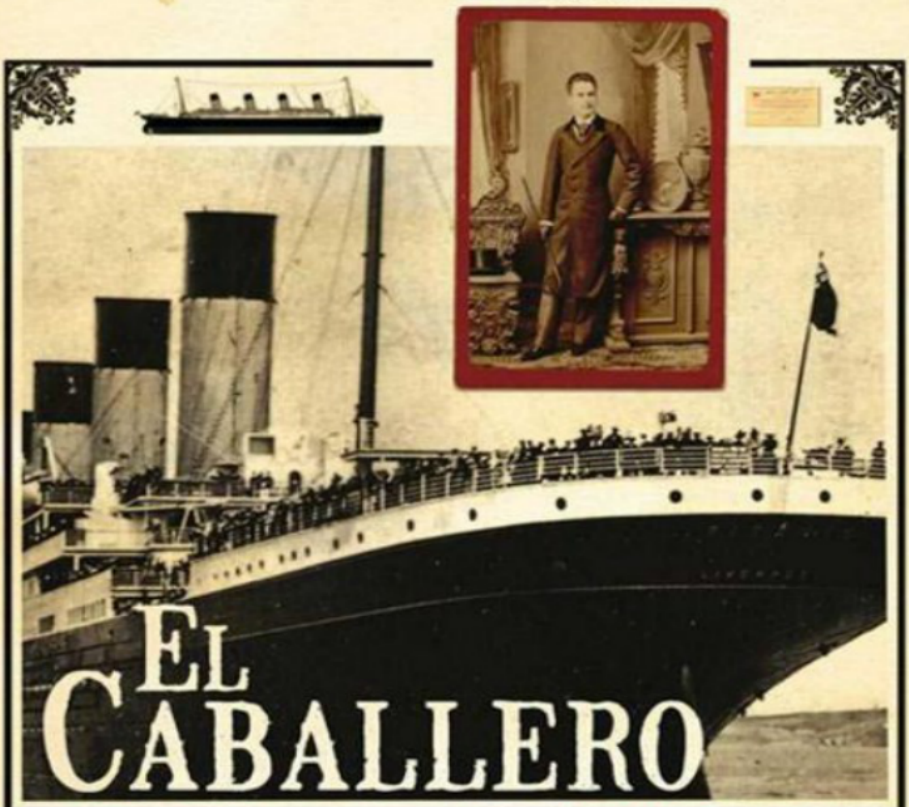
GUADALUPE LOAEZA



EL CABALLERO DEL TITANIC

La historia del único mexicano a bordo del Titanic.

AGUILAR

EL CABALLERO DEL TITANIC

GUADALUPE LOAEZA

AGUILAR

Índice

Portadilla
Índice
Prólogo de Alejandro Gárate Uruchurtu
I. Me llamo Elizabeth
II. Europa, 1912
III. Elizabeth y su orquesta del Titanic
IV. Bon voyage
V. Elizabeth y sus compañeras de la cabina F-33
VI. México, 1912
VII. Elizabeth y sus perros, los ahogados y los salvados
VIII. La vida de un político porfirista
IX. Elizabeth y sus lunas de miel
X. “Embárcome…”
XI. Elizabeth y el niño del trompo
XII. Uruchurtu y sus amigos latinoamericanos
XIII. Elizabeth y la última cena
XIV. El hundimiento y el destino
XV. Elizabeth, su carta y el Carpathia
XVI. Ismay, el caballero patán
XVII. Elizabeth, la llegada a Nueva York
XVIII. Acta de defunción de Manuel R. Uruchurtu
XIX. Elizabeth, su confesión y la promesa cumplida
Epílogo. Cien años después
Agradecimientos
Fuentes consultadas
Notas
Créditos
Grupo Santillana

Prólogo

Alejandro Gárate Uruchurtu

Lugar, Atlántico del norte; mar en calma; posición 41.44° N 50.24° W; velocidad 22.5 nudos (41.7 km/h); clima frío en una noche clara, sin luna. 23:40 horas del 14 de Abril de 1912. Este fue el escenario y el momento en que ocurrió la tragedia más impactante y comentada en la historia de la navegación comercial: el hundimiento del Titanic.

Fueron sólo 4 días de travesía de este viaje inaugural, iniciado el 10 de abril en el puerto de Southampton, Inglaterra, con dos escalas intermedias: la primera, en Cherburgo, Francia, el mismo día 10, y la segunda en Queenstown, Irlanda, la mañana del 11 de abril, para continuar su pretendido camino a Nueva York, como destino final. Se suponía que llegaría a Estados Unidos durante la noche del 15 de abril o la madrugada del día 16. Pero el verdadero destino final se adelantó en forma de un enorme témpano de hielo que se atravesó en su camino, provocando la catástrofe que concluiría, en poco más de dos horas y media posteriores al impacto, con el hundimiento del gigante de los mares.

Había sido el viaje más comentado y difundido de la época, pues se trataba del barco más grande y lujoso jamás construido, con innumerables personalidades del mundo, entre las que se encontraba un solo mexicano: Manuel Uruchurtu Ramírez.

En las siguientes páginas de este libro seremos transportados al mundo increíble que rodeaba al espectacular trasatlántico de principios del siglo XX; pasearemos por la cubierta, los salones y comedores del Titanic, sabremos de los diversos y múltiples menús que se servían, así nos sentiremos como un pasajero más. Al adentrarnos en la vida de tantos personajes, sin ocuparnos de la clase en que se encontraran, algunos héroes y caballerosos, otros con una conducta cuestionable, al conocer la forma en que viajaban y el mundo que los rodeaba dentro y fuera del barco, sabremos de

algunos aspectos de la vida cotidiana de principios de un siglo marcado por grandes avances científicos, tecnológicos y culturales. Todo gracias a la imaginación del personaje Elizabeth Rammell Nye, esplendidamente matizado, a quien Guadalupe Loaeza transporta en el tiempo y en el espacio para ubicarlo como un fiel testigo a cien años de distancia.

Destacada atención se dedica en esta obra al capitán Edward Smith y a los integrantes de la tripulación, a sus oficiales y marinos, a los telegrafistas que mantuvieron el contacto y la comunicación durante los pedidos de auxilio, a los músicos que nunca dejaron de tocar, al personal de meseros, mayordomos, doncellas y mucamas que, en su momento, cumplieron con el protocolo de intentar salvar el mayor número de vidas.

Pero el eje central de esta magnífica historia ronda en torno a la vida y la obra de Manuel R. Uruchurtu, ejemplar mexicano que dio su vida por salvar la de un semejante, específicamente la de una dama, la de Elizabeth Ramell Nye, en momentos de inmensa desesperación y consciente de que con este acto no tendría otra oportunidad de salvar su propia vida.

Este acto de humanidad quedó plenamente registrado ante el Senado de los Estados Unidos, con la declaración de la distinguida periodista Edith Louise Rosenbaum, pasajera de primera clase que manifestó haber conocido y platicado con Uruchurtu en el muelle de Cherburgo y en el transbordador que los condujo al Titánic, además de haber sido testigo del acto caballeroso y heroico de Manuel, pues ambos se encontraban en la lancha número once. Cabe resaltar que el propio Senado norteamericano reconoció el ACTO HEROICO mediante el Acta (documento) número 933, del 20 de Agosto de 1912, con referencia “United States, Congress, Senate... 62nd Congress, 2nd Session, 20 August 1912. Document 933”.

Pero esto no fue lo único manifestado, pues es sabido que don Manuel pidió a Elizabeth Ramell Nye que si ella se salvaba buscara a su familia y narrara lo sucedido. Elizabeth cumplió el último deseo de don Manuel, vino a México durante la segunda mitad de 1915, y se entrevistó en Jalapa, Veracruz, con la esposa de Manuel R. Uruchurtu, doña Gertrudis Caraza y Landero, a quien le platicó lo sucedido en presencia del entonces coronel Joaquín Pita, quien fuera amigo de la familia Uruchurtu Caraza, y quien a su vez comentó el hecho en sus memorias, publicadas por el periódico *El Universal*, en julio de 1948.

Al año siguiente, a principios de 1916, la señora Ramell llegó a

Hermosillo, Sonora (posiblemente sin saber que el 27 de enero había fallecido doña Gertrudis Caraza, en la ciudad de Jalapa), con el propósito de entrevistarse con la madre de don Manuel, Mercedes Ramírez viuda de Uruchurtu, para agradecer y comentar el acto de heroicidad que le permitía a Elizabeth Rammell estar ante ella y su familia. Este hecho pasó a ser parte de los anales históricos tanto de la familia Uruchurtu como de la ciudad de Hermosillo, gracias a la divulgación de Antonio Uruchurtu Díaz, quien fuera uno de los personajes que recibió a Elizabeth en la estación de trenes, así como de Gustavo Adolfo Uruchurtu Ramírez, abuelo de quien esto escribe y hermano mayor de don Manuel, así como de varios miembros más de la familia, que acompañaron a Mercedes y Elizabeth durante su plática. Cabe resaltar que mi bisabuela Mercedes nunca quiso aceptar la muerte de su hijo y murió, en 1924, esperando el ansiado arribo de Manuel.

Sobre la trágica muerte de Uruchurtu, a bordo del Titánic, existen diversos documentos: la relación que hace don Ramón Corral, quien fuera vicepresidente de la República y padrino político de don Manuel, en su diario, publicado por su familia, expresa el gran pesar que tiene por la muerte de su amigo Manuel R. Uruchurtu y afirma que guardará tres días de luto en su memoria; también existen diversos cables que le envía a su consuegro, Guillermo Obregón (padre), al Congreso de la Unión y a la familia Uruchurtu, confirmándoles la noticia. Estos documentos forman parte del Archivo de Ramón Corral que se localizan en la Biblioteca de la Universidad Iberoamericana.

También existen múltiples notas periodísticas que se publicaron en los principales diarios de México (entre los días 16 y 20 de abril de 1912) en *El País, El correo de Sonora, El grito del Pueblo, El Heraldo de Occidente, Le Currier du Mexique, El Imparcial, Diario de Gil Blas, The Mexican Herald, El Diario del Hogar, El Diario Español, El Correo Español, El Abogado Cristiano, Artes y Letras* y *Revista de Revistas*, entre otras publicaciones, que resaltaron el hundimiento y publicaron notas como la siguiente:

> NUEVA YORK, ABRIL 19.- Entre los pasajeros muertos a bordo del buque náufrago Titánic figura el diputado mejicano don Manuel Uruchurtu, que regresaba a la patria, después de un viaje a Europa.
>
> La muerte del señor Uruchurtu será muy sentida en toda la sociedad mexicana, entre la que gozaba de grandes simpatías.

Aunado a lo anterior, el expediente de mayor valía documental es el Juicio por jurisdicción voluntaria que inició Gertrudis Caraza y Landero de Uruchurtu, por conducto del abogado postulante,

licenciado Emeterio de la Garza, para el "Levantamiento del Acta de Defunción del Lic. Manuel Uruchurtu" y que recayó en el Juzgado 6° de lo Civil, iniciado el 1° de julio de 1912 y con sentencia definitiva el 6 de septiembre de 1912; levantándose el Acta de defunción el día 23 del mismo mes y año, misma que, en copia, forman parte de los propios archivos del que suscribe, de la familia Uruchurtu, y cuyos originales se localizan en el Archivo Histórico del Registro Civil del Distrito Federal.

Es de destacarse que, a fin de obtener la sentencia antes referida, se anexaron al juicio múltiples documentos familiares, como los comunicados entre la Secretaría de Relaciones Exteriores, el Consulado Mexicano en Nueva York y la H. Cámara de Diputados; las cartas de Manuel Uruchurtu dirigidas a su esposa Gertrudis y a su cuñado Luis Caraza y Landero, donde avisa que viajará en el Titánic; el último telegrama de don Manuel, con fecha 10 de abril de 1912, en Cherburgo, dirigido a su hermano Remigio, y donde comunica su embarco; sólo por referir algunos de los 30 diversos documentos probatorios.

El recio carácter, su arrojo y valentía, el defender sus principios y valores, la lealtad a sus ideales, esa mezcla especial entre el conservadurismo de su época, pero alentado por los aires de libertad, no son producto de la casualidad, pues tanto Manuel Uruchurtu como las generaciones familiares que le precedieron han demostrado estas cualidades y convicción en múltiples ocasiones, foros y escenarios.

Toda esta maravillosa historia, y mucho más, describe con lujo de detalles la escritora, periodista y editorialista Guadalupe Loaeza, quien se propuso desde hace algunos años la tarea de escribir sobre la vida y la obra de este mexicano ejemplar.

A Guadalupe la conocí por conducto de mi querida Marilyn Goethers Rivas Mercado, nieta del arquitecto Antonio Rivas Mercado, diseñador y constructor de la Columna de la Independencia, quien me la presentó hace varios años, y de inmediato tuve una gran identificación con esta notable escritora con quien hasta la fecha mantengo una gran amistad, misma que reconozco con profundo orgullo y satisfacción.

He tenido el gusto y el placer de ser entrevistado por ella en múltiples programas de radio y televisión, además de haber leído la mayor parte de su obra literaria y los extraordinarios artículos que escribe en infinidad de periódicos y revistas.

Por su parte, fue la propia Guadalupe quien me presentó a la magnífica pintora croata, Duska Markotic de Mussachio, quien

realizó en 2001 una extraordinaria pintura sobre Manuel R. Uruchurtu y el Titánic.

No quiero cerrar este prólogo sin destacar un hecho anecdótico que demuestra que la vida y la historia están llenas de casualidades y también premoniciones: en 1898, Morris Robertson, autor norteamericano poco conocido en aquel entonces y radicado en Inglaterra, escribió una novela sobre un fabuloso trasatlántico, mucho mayor que cualquiera construido hasta ese entonces, sus pasajeros eran gente rica y despreocupada; lo hizo partir y tiempo después se perdió en una fría noche de abril ¡tras chocar con un témpano de hielo!

Catorce años después, en una fría noche de abril ¡y tras chocar con un témpano de hielo!, se perdió el barco más grande y lujoso jamás construido. El buque de la novela se llamaba Titán, el de la vida real se llamó Titánic, las características entre ambos son muy similares. La novela se llama *Futilidad* y fue editada por M. F. Mansfield (Londres, Inglaterra) en 1898.

Tengo la plena convicción de que esta obra marcará un hito en lo que se ha escrito en torno al Titánic, no sólo por su alta valía y extraordinaria narración, sino por ser el primer libro escrito en español al respecto; y qué mejor momento que éste para conmemorar el centenario de la pérdida de dos grandes: el Titánic y el héroe mexicano, Manuel Uruchurtu Ramírez (1872-1912).

I
ME LLAMO ELIZABETH

Han pasado cien años y, sin embargo, me acuerdo como si hubiera sucedido ayer. Como dice el poeta, ¿por dónde comenzar cuando se quiere pintar el fin del mundo? Porque lo que contaré fue como el fin del mundo, como un despertar sumamente doloroso. Me acuerdo de todo. ¿De todo? Sí. Recuerdo que hace un siglo no morí. Me salvé. ¿Me salvaron? ¿Nos salvamos? Cómo decirlo. Lo único que tengo presente es que la noche de ese domingo gélido, 14 de abril de 1912, morí de miedo, de tristeza y de frío. ¿Por qué me habría salvado yo, si junto a mí perecieron cientos de hombres, mujeres y niños? Yo los vi, sí, yo los vi flotar en el mar con mis ojos entre centenas de témpanos. Escuché sus llantos y sus súplicas. ¿Era la voluntad de Dios? ¡Cómo sufrían en medio de esa noche tan oscura, sin luna, llena de estrellas que no brillaban por el sufrimiento de tanta gente que se moría! Todos padecían: los de primera, segunda y tercera clase del barco "diseñado para no hundirse", como decían todas las agencias de viajes y toda la publicidad de la prensa. En esos momentos de angustia, todos éramos iguales en medio de ese océano a dos grados bajo cero. Todos teníamos miedo de morir ahogados y todos nos queríamos salvar. El capitán Smith también se quería salvar, por eso nos ayudaba. "Primero las mujeres y los niños", decía sin gritar, con los ojos llenos de agua salada, llenos de coraje y llenos de compasión por sus pasajeros. El capitán Smith también murió. Se murió con su uniforme blanco cubierto de medallas, mientras fumaba un puro. ¿Importado de La Habana como esos que vendían en el barco nada más en la primera clase? Mi querido capitán se murió bien derechito, viendo hacia el enorme iceberg. Era tan grande y aterrador como la ballena Moby Dick, así de imponente nos pareció cuando lo percibimos por primera vez desde el ojo de buey de nuestra cabina. Smith era el capitán más respetado en el servicio mercante británico. Había sido

recompensado con el honor de conducir los buques de la compañía White Star Line en su travesía inaugural. Por algo le decían el "Capitán de los millonarios". Era un marino célebre, viajar bajo su mando era parte de la aventura. Ganaba el doble que los más célebres capitanes del mundo. Charles Lightoller, el segundo oficial del barco, afirmaba que Smith era el favorito de cualquier tripulación, un hombre con el que todos querían trabajar. Smith decía que un gran capitán no deja las cosas al azar, y en 43 años nunca había tenido un accidente. Sin embargo, uno de los *stewards* me confió: " El capitán ya no tiene tan buen suerte, en menos de un año tuvo dos accidentes; uno de ellos le pudo haber costado muy caro". Estos accidentes posiblemente le quitaron mucha seguridad. ¡Pobre capitán, tan decente que se veía! Tenía unos ojos bondadosos, era muy paternal, por eso trataba a la tripulación y a sus pasajeros como si fueran sus hijos. Fue entonces cuando me enteré que apenas seis meses antes de que zarpara el Titanic, el capitán había chocado el Olympic, contra el crucero británico HMS Hawke. Y apenas, en febrero de 1912, cuando conducía el mismo barco sobre los restos de un naufragio, perdió el aspa de una hélice. Pensándolo bien, estuvimos en manos de un inepto, porque después supe que cuando partimos de Southampton, el 10 de abril, el Titanic estuvo a punto de estrellarse contra el New York, un buque estadounidense. Con razón los periódicos decían que si Smith se hubiera salvado, su carrera también hubiera naufragado.

Hay una regla que dice que si un barco es víctima de un accidente, el capitán debe renunciar a su puesto. Y Smith la había desobedecido en dos ocasiones. No obstante, la compañía White Star Line le dio un trato preferencial y lo puso al frente del barco más fastuoso del mundo en el que viajaban 2 mil 223 personas. Si ya había tenido esos dos incidentes, con razón se paralizó al momento de la colisión; con razón no quiso salvarse, de lo contrario hubiera padecido el juicio de la opinión pública de todo el mundo, como lo padeció el constructor del barco, J. Bruce lsmay. Qué ironías tiene la vida, porque no he dejado de escuchar que el capitán Smith era un héroe. Sin embargo, creo que no tenía otra alternativa más que morirse. Estoy segura de que en el momento en que el Titanic chocó contra el iceberg, él supo que tampoco se salvaría, como tampoco se salvaron muchos de los millonarios que viajaban en la primera clase. Por ejemplo, el coronel John Jacob Astor, dueño de hoteles como el Waldorf Astoria, propietario de rascacielos y empresas ferroviarias, también se ahogó. Él y su esposa se embarcaron en Cherburgo. Llevaban muchas, muchas

maletas y baúles muy elegantes con unas iniciales que decían L. V. (Louis Vuitton). Su equipaje estaba cubierto con sellos de hoteles y compañías trasatlánticas de todo el mundo. Venían de su luna de miel por Egipto y París. El coronel Astor se murió con su maleta de mano, L. V. era su caja fuerte donde guardaba sus relojes y mancuernillas de oro y zafiros; también allí estaban los largos collares de perlas de su esposa, Madelaine Force, de 18 años. Yo vi flotar esas perlas, blancas, grandes y redondas, pero creía que venían del mar. Lástima que su mayordomo, Victor Robbins, y su doncella personal, Rosalie Bidois, no pudieron recoger los hilos de esos collares, porque también murieron, antes de que emergieran del océano. Tampoco ellos pudieron rescatar los boletos PC 17757 de los Astor que costaron 224 libras, con 10 chelines y 6 centavos. Eran los más caros, porque pertenecían a las *suites* que tenían muchas habitaciones. Yo vi esos boletos flotar, vi cómo se iban sumiendo poco a poco, hasta el fondo del mar. Allí deben de estar entre los hierros del barco roto a la mitad. Allí están en un cajoncito del *boudoir* de Madelaine Force, allí, donde guardé el espejo que me regaló. Que alguien recoja los boletos, por favor, para que exija la devolución del dinero porque no sirvieron para viajar en el "palacio flotante", sino para morir. Ella, Madelaine, sí se salvó. Fue el oficial Lightoller quien le dijo que se subiera a la lancha salvavidas número 4. Astor, su viejo marido, ayudó a Madelaine a subir. "¿Puedo ir con ella? Está delicada de salud", preguntó a Lightoller. "Sólo mujeres y niños pueden subir a los botes salvavidas", le contestó el oficial, sin saber que la joven esposa estaba embarazada. Ésa era la consigna, la orden del capitán Smith. Astor se quedó en la cubierta con todo y petaquita. Luego fue al gimnasio y allí, entre caballos mecánicos, abrazó el caballo mecánico. Los dos murieron ahogados, el caballo y Astor. El caballo se convirtió en hipocampo y Astor en un cadáver que después fue rescatado e identificado, porque llevaba una hebilla de oro con sus iniciales J. J. A., de John Jacob Astor IV, y sus mancuernillas de oro y diamantes. También murió el profesor de gimnasia, McCawley. Se murió con todo y sus bigotes bien peinados, cuyas puntas miraban hacia arriba y con su traje de franela. Era muy deportista, pero no sabía nadar. No se quiso poner su chaleco salvavidas, porque no quería que nadie se diera cuenta de que no sabía nadar. Primero estaba su imagen y luego su vida. La viuda de Astor, de 18 años, heredó la fortuna de su marido, de 40 millones de dólares, un enorme departamento en Fifth Avenue y el hotel Woldorf Astoria. ¿Estaba embarazada? Sí, esperaba *baby*. En diciembre de 1912, su hijo nació en un hospital,

sin papá, pero con una fortuna colosal. Una pasajera de la tercera clase, salvada también por el barco Carpathia y que viajaba conmigo en el bote 11, me dijo que, seguramente, Madelaine Force lloraría más por sus perlas que por su marido.

Después de la tragedia de hace cien años, también yo lloré pero de culpa. Lloré de puros remordimientos. Lloré porque me salvé y lloré porque vi al mayor Archibald Butt vestido de una forma muy elegante, ayuda de campo del presidente Taft, morirse con todo y el mensaje del Papa que le llevaba, en un sobre blanco, al presidente. Era un mensaje muy importante relacionado con la ascensión al cardenalato de los arzobispos Farley de Nueva York y O'Donnell, de Boston. También vi flotar el sobre blanco, estaba rotulado con letras doradas: *William Howard Taft. Presidente de los Estados Unidos*. Dicen que Taft era amigo de Porfirio Díaz, el dictador que se había exiliado en Europa. Tal vez el sobre continúe flotando porque estaba bendecido por el papa Pío X.

Yo no soy católica. Soy... ¿Quién soy? Soy una sobreviviente y un soldado de la Salvation Army, soy *sister* Elizabeth. Me han sucedido muchas cosas en la vida, pero sólo una milagrosa: haber sobrevivido al hundimiento de un barco que se llamaba Titanic. Mi nombre completo es Elizabeth Ramell Nye. Nací, eso sí lo tengo claro, el sábado 27 de mayo de 1882, en Folkstone, Kent, y fallecí el mismo día que murió J. F. Kennedy, Presidente de Estados Unidos, el viernes 22 de noviembre de 1963. Mi padre se llamaba Thomas I. Ramell, mi madre también se llamaba Elizabeth. Ambos vivían en Dover Road, Folkestone. Fui la hija mayor de cinco hermanos. Cuando llegué al mundo con una misión, mis pobres padres habían perdido dos hijos, por eso cuando me enfermé siendo aún muy pequeña, mis papás casi se mueren de verme tan grave. Me iba a morir, pero como tenía una misión en la vida, no lo hice gracias al capitán de la Salvation Army: "¿Puedo quedarme solo con la niña para poder orar?", le preguntó a mis padres. Ellos dijeron que sí, que rezara mucho para salvarme. Nos quedamos solos en la habitación y me dijo al oído: "Cuando seas grande, ayudarás a mucha gente desprotegida, ayudarás en las guerras, en las inundaciones y en los terremotos. Serás muy importante. Escribirán sobre ti y morirás como una santa". Al otro día ya estaba sana. ¡¡¡Me salvó!!!

Cuando mi padre me vio completamente resucitada, juró que dedicaría su vida a la Salvation Army. Entonces, ya era miembro de la banda musical, pero a partir de mi curación, se convertiría en la cabeza de la Salvation Army, en Folkstone. Desde que era niña me

decía: “No te olvides de las Escrituras del Antiguo y Nuevo Testamento”. Así me educaron, creyendo en un solo Dios y en el arrepentimiento, en la inmortalidad del alma, en la resurrección y en el juicio general del fin del mundo. Ése es el que siempre he temido, el juicio final. Sana y salva como estaba, me casé en 1904. En 1909, mi marido, Edward Ernest Nye, mi hija Maisie y yo, emigramos primero a Canadá y luego nos fuimos a Nueva York. Allí trabajé como costurera en el departamento de uniformes de la central de la Salvation Army. Mi marido era el portero. Meses después, murió Maisie, a los nueve meses. Era una prueba terrible que me mandaba Dios, pero nunca como la que viví en 1911, con la muerte de Edward. Él, como mi primer novio, también se ahogó, pero en otro barco. Cuando me enteré, yo también me ahogué pero con mis propias lágrimas. Me moría de tristeza y para olvidar mi pena regresé a Inglaterra. “¿Por qué no te vuelves a casar?”, me preguntaban mis padres. “Porque tengo otra misión que me espera”, les decía.

A principios de abril de 1912, les anuncié que me regresaba a Nueva York para trabajar como *sister* en la Salvation Army, ya que mi salvación dependía del ejercicio constante de la fe y la obediencia a Cristo. Compré mi boleto para embarcarme en el Philadelphia, pero me dijeron que la travesía se había cancelado a causa de la huelga de carbón en Gran Bretaña. Fue así que me transfirieron al Titanic. Con mi boleto de segunda clase número CA 29395 y mi Biblia de Gedeón bajo el brazo, me embarqué en Southampton, el 10 de abril. En el muelle, estaban mis padres diciéndome adiós con un pañuelo blanco; también estaban la madre y el hermano de mi marido ahogado. En tanto el barco se hacía a la mar, yo les decía *good bye* con uno de mis guantes grises, sujetado con muchos botoncitos, que compré especialmente para el viaje. Creo que mi madre lloraba...

Mis compañeras de la cabina en el Titanic eran Selena Rogers Cook, Amelia Lemore y la otra se llamaba... ¿Cómo se llamaba? Ah, sí, su nombre era Mildred Brown. Si observo con cuidado a través del ojo de buey de lo que quedó del barco, veo nuestra cabina F-33. Allí estamos las cuatro platicando de nuestras cosas. Las cuatro vestimos camisón largo, blanco, y estamos a punto de dormirnos. Aunque son pasadas de las 11:30 pm estamos muy animadas. Con la cena habíamos tomado un poco de vino. Si abro bien los ojos, veo a Mildred, la menor de todas. Ese domingo 14 de abril de 1912, tenía 18 años, 7 meses y 28 días. La veo peinada, con su trenza larga que le cae a un lado del hombro. Está muy bonita. Su patrón, Mr.

Hudson Allison, viaja en primera clase con su familia. Amelia es su cocinera, "la cocinera más linda del mundo", pensé cuando nos presentaron. Como una perfecta *cordon bleu*, nos dictó una receta: "Be *sure to serve the roast beef with Yorkshire puddings, roast potatoes and all the trimmings…"*, nos comentó con sus grandes ojos. Las cuatro tomamos nota en nuestro respectivo diario. Yo no pienso en la receta, yo rezo en silencio para tratar de cubrir las necesidades humanas en el nombre de Cristo Jesús. De pronto, alguien tocó a la puerta. "¿Quién es?", preguntamos al mismo tiempo. "Soy George Swan, el chofer de Mr. Hudson Allison. Tienen que salir de inmediato. El barco se impactó con un iceberg". No le creímos y nos morimos de la risa. "Un buque de 45 mil toneladas, no se puede hundir. Es in-su-mer-gi-ble", comentamos entre nosotras. "Vístanse con ropa abrigada. Pónganse un chaleco salvavidas y vayan a la cubierta", volvió a decir Swan. Había tanta angustia en su voz, que nos asustamos. De un brinco saltamos de la cama y empezamos a vestirnos. Entonces me puse enaguas, una falda, medias, zapatos y abrigo, y corrí a buscar un chaleco salvavidas, porque sólo había tres en nuestro camarote y éramos cuatro. Un muchacho del camarote vecino nos robó un chaleco, pero murió con él, pobre chico. No tuvimos tiempo de regresar a nuestros camarotes a buscar nada, aunque ni en sueños creímos que se tratara de algo grave. Pensé que debía regresar a ponerme mi uniforme de soldado de la Salvation Army, era muy calientito, pero no hubo tiempo. Corría de un lado a otro. "Que no pase el tiempo, que no pase el tiempo. Que el barco no se hunda, que no se hunda el barco", me repetía mientras, como loca, buscaba a Swan y a mis *roomates*. Vi a muchas mujeres de camisón y con una trenza, pero ninguna era Amelia. Vi a muchas con sombreros de ala ancha y con estolas de piel que se sujetaban con dos cabecitas de zorro que miraban fijamente. Vi a muchas vestidas como campesinas, con la cabeza cubierta con una pañoleta y el rostro cubierto de lágrimas. No encontré ni a Swan, ni a ninguna de mis amigas. "Swan, ¿dónde estás? Sácame de aquí en el único coche *Renault* último modelo que está en las bodegas del Titanic. Swan, méteme en uno de esos baúles enormes y seguramente también in-su-mer-gi-bles de la marca Louis Vuitton, donde guarda su ropa Madelaine Force, la esposa del coronel Astor. Swan, ¿dónde estás? ¿Ya te ahogaste?", gritaba por toda la proa. ¡Qué horror! Nada más acordarme, temo que el nudo que tengo en la garganta hace un siglo se desate y me ahogue con mis propias lágrimas.

¿Escuchan? Eso suena como música. ¿No? Es que viene de muy

lejos desde el norte del Atlántico. ¿Cómo se llama ese *ragtime*? Es muy famoso. Todo el tiempo lo tocaban los músicos en primera clase. ¿Por qué no me puedo acordar de su nombre, si mi cabeza no ha dejado de tocarlo desde hace un siglo? Me lo sé de memoria. Todo el tiempo lo tarareo, con esa música me arrullo y me acompaño. Durante el hundimiento, que duró 2 horas y 40 minutos, nunca dejaron de tocarlo. Lo tocaban y lo tocaban, mientras mil 517 pasajeros perdían la vida. Bueno, mil 509, porque ellos, los ocho músicos del Titanic, no se han muerto. Siguen tocando, porque así se los pidió el capitán Smith... ¿Los escuchan?

II
EUROPA, 1912

El Titanic se hundió en el ocaso de la *Belle Époque*, el periodo más tranquilo y más dulce para vivir. Se hundió en plena época de fe en el progreso, o más bien, con su hundimiento se acabó la fe en el progreso. Su hudimiento fue un despertar. Los europeos y los estadounidenses despertaron precisamente cuando tenían frente a sí el iceberg de lo que sería la Primera Guerra Mundial. Entonces, la cuarta parte de la población del planeta era europea: de mil 600 millones de personas, 400 mil habían nacido en el viejo continente. Y eso, sin contar que 500 millones vivían bajo un imperio colonial. Por esa razón, a Europa le correspondía 70 por ciento de la producción industrial del planeta. Europa vivía en paz desde el fin de la guerra franco-prusiana, en 1871. El novelista Stefan Zweig describió la juventud de aquella época feliz y llena de seguridad:

> Resulta difícil describir para la generación actual, que ha crecido entre catástrofes, derrumbes y crisis, para la cual la guerra ha sido una posibilidad continua y algo diariamente esperado, el optimismo, la confianza universal que animaban a los jóvenes desde aquella vuelta del siglo. Cuarenta años de paz habían fortalecido el organismo económico de los países, la técnica había dado alas al ritmo de la vida, los descubrimientos científicos habían infundido el orgullo en el espíritu; inicióse un progreso que en todas las ciudades de nuestra Europa se percibía casi por igual.

Zweig dice que las capitales de Europa, París, Londres, Viena y Berlín, se hacían más hermosas, sus calles más anchas, más elegantes y más ostentosas, los edificios públicos se volvían espectaculares, y las tiendas se llenaban con mercancías lujosas y atractivas. Por todos lados aparecían nuevos teatros, bibliotecas y museos. Las bicicletas, los trenes eléctricos, los primeros automóviles acortaron las distancias y le dieron al mundo una nueva sensación del espacio. Se abrieron nuevos horizontes en todos los ámbitos de la vida, en la física, la biología, la pintura, la música

y la filosofía, el cine, la arquitectura y el transporte. “Nunca Europa fue más rica, más fuerte, más hermosa, ni confió más en un porvenir mejor...”, pensaba Zweig antes de que llegara el desencanto de la guerra de 1914.

París, “la capital del siglo XIX”, seguía siendo el centro de Europa y, quizás, de la cultura de Occidente. Nada más en esta ciudad se publicaban 70 diarios, y había 350 mil faroles. En ella vivían Marie Curie, Claude Debussy, Erik Satie, los hermanos Lumiére, Maurice Maeterlinck, Guillaume Apollinaire, André Gide, Isadora Duncan y Henri Bergson, entre otros muchos, muchos más. Entonces, en la rue de Fleurus estaba el *atelier* de la escritora estadounidense Gertrude Stein, quien llegó a vivir a París en 1903. En su casa se reunieron todos los pintores de la vanguardia, los genios incomprendidos que con el tiempo serían famosos. Pero entonces, jóvenes, bohemios, pero sobre todo pobres, vendían mucho de su obra a esta coleccionista visionaria. Pintores tan geniales como Picasso, Renoir y Gauguin... Con el tiempo, la colección de Stein se convirtió en una de las más importantes del mundo. Con mucha malicia, decía a los jóvenes pintores que la iban a visitar: “Si tienes público, ya no eres artista...”

Ya entonces, toda Francia leía las novelas de Colette, una hermosa y talentosísima joven que además de ser engañada por su esposo, Henry Gauthier-Villars, era terriblemente explotada. Henry, a quien llamaba “Willy”, tenía un séquito de colaboradores. Cuando conoció a Colette, se dio cuenta de su enorme talento, y no dudó en firmar las novelas que ella escribía. La primera de ellas fue *Claudine en la escuela* (1900), la cual tuvo un éxito inmenso. Muy desilusionada de su esposo, Colette quiso dedicarse al teatro, pero nunca dejó de escribir. En 1911 publicó *La ingenua libertina*, que fue finalista del premio Goncourt, pues obtuvo dos votos. Aunque no ganó, Colette estaba feliz porque sabía que su camino como novelista estaba asegurado. Entre los poetas, se encontraba Jean Cocteau, el “joven prodigio” de la poesía, como lo llamaban entonces. Este maravilloso escritor publicó su primer libro de poemas en 1909, *La lámpara de Aladino*. Poco después, comenzó a asombrarse con la danza, cuando vio el ballet de Serguei Diághilev, el inteligentísimo empresario ruso que sorprendió al mundo. En sus recuerdos, Cocteau escribió: “El ballet de Diaghilev salpica de colores París”.

París ofrecía placer y belleza para todos los sentidos en cada una de sus calles, y en todas las horas del día. Ya entonces había muerto Toulouse-Lautrec, pero sus grandiosos cuadros eran ya el símbolo

de la vida nocturna. Este pintor de mirada privilegiada dejó testimonio del Moulin Rouge, símbolo emblemático de la vida nocturna parisina. Sarah Bernhardt se presentaba entonces en el teatro que llevaba su nombre donde representaba *Hamlet* vestida de hombre. En los diarios que compró Manuel R. Uruchurtu leyó de las exposiciones de los pintores futuristas y de Marc Chagall, el joven y sorprendente pintor ruso que le dio luz y vida a los museos de la ciudad. En las secciones de libros, se podía leer acerca de las nuevas publicaciones como *Los dioses tienen sed*, de Anatole France, *La anunciación hecha a María*, de Paul Claudel, y *Un peregrino de Angkor*, de Pierre Loti. Lo que para nada se imaginaba ni Uruchurtu ni nadie es que entre los asistentes al Hotel Ritz se encontraba un joven talentosísimo y tímido, llamado Marcel Proust, y que entonces se encontraba escribiendo *En busca del tiempo perdido*, que aparecería al año siguiente.

Picasso ya había conquistado al exigente mundo artístico de París desde que su cuadro *Los últimos momentos* estuvo expuesto en el Pabellón de España durante la Exposición Universal de 1900. Diego Rivera se encontraba en París con su esposa, Angelina Beloff, en el 26 de la rue du Départ. Sus cuadros cubistas eran conocidos en la ciudad, y su enorme figura ya era reconocida y admirada. Angelina, por su parte, era alumna de Matisse y amiga de Picasso. Lo que no era tan reconocido y más bien despertaba sospechas —y hasta rechazo— de los espectadores eran las burlas de Marcel Duchamp, como cuando presentó su pintura *Desnudo descendiendo una escalera*, en la que expresaba el movimiento continuo de figuras humanas.

Otro ilustre habitante de París era, por supuesto, don Porfirio Díaz. A pesar de haber combatido militarmente contra la invasión francesa en México, el ex presidente estaba muy bien atendido y era considerado por las autoridades francesas como eminente jefe de estado, ya que había restablecido las relaciones diplomáticas con Francia. El director del Museo Nacional de los Inválidos puso en sus manos la espada de Napoleón.

Sin lugar a dudas, la mujer parisina era el modelo de elegancia. La moda de ese país era admirada en todo el mundo. Sus trajes, sus sombreros y sus accesorios eran modelos a seguir que se copiaban en el resto de Europa. En 1912, Lucien Vogel fundó la *Gazette du Bon Ton* donde aparecían los modelos exclusivos de Lanvin, Doucet, Paquin y Paul Poiret, este último famoso por haber eliminado el corsé. Ese mismo año, comenzaron a verse por las calles los sombreros de Coco Chanel. Los modelos de esta modista aparecían

llenos de elogios en revistas como el *Journal des Modes* o *Les Modes*. Para entonces, las faldas ya no tenían vuelo y se empezaban a usar muy pegadas al cuerpo. Los vestidos llevaban escote en "v" y se comenzaba a usar una sobrefalda a la altura de la rodilla con la intención de darle vuelo a los vestidos que venían entallados. Surgió, asimismo, un gusto por lo oriental debido a la influencia de los ballets rusos de Diaghilev. Las parisinas no sólo imponían la moda, sino que crearon un "estilo parisino". Pues como decía Coco Chanel: "La moda pasa, pero el estilo permanece".

Del otro lado de los Pirineos, ¿cómo era la capital de España? Manuel R. Uruchurtu se encontró con una ciudad alegre, vital y risueña. No hay que olvidar que entonces había muchos mexicanos en Madrid; don Justo Sierra había sido nombrado embajador de México en España por el presidente Francisco I. Madero. Es cierto que no estuvo mucho tiempo en Madrid, que no pudo visitar a sus amigos, y que algunos de los diplomáticos mexicanos estaban entonces muy ocupados con la preparación de los festejos del centenario de las Cortes de Cádiz. Por su parte, Amado Nervo, encargado de los negocios de México en ese país, estaba de luto pues unas semanas antes había muerto su "amada inmóvil", Ana Cecilia Dailliez, el amor de su vida.

Manuel R. Uruchurtu descubrió que los madrileños son simpáticos, dicharacheros, abiertos y muy seductores. Se dio cuenta de su desprendimiento y de su hospitalidad. Ciertamente, España se había quedado muy atrás en la industrialización que caracterizaba a otros países, lo que hacía que los españoles fueran, por otra parte, dueños de un marcado pesimismo. El rey Alfonso XIII y su esposa, la reina Victoria Eugenia de Battenberg, tuvieron que enfrentar la guerra de Marruecos, el movimiento obrero y los nacionalismos vasco y catalán. Sin embargo, cuando Uruchurtu paseaba por las calles, y por el recién inaugurado Hotel Ritz, fue testigo de una aparente prosperidad por los avances tecnológicos: la luz eléctrica, el teléfono, el telégrafo, la radio, el tranvía, los coches y el cinematógrafo. La ciudad cambiaba su fisonomía a causa de la transformación económica y demográfica que venía ocurriendo desde varios años antes. Las autoridades urbanas se vieron en la necesidad de conseguir una viabilidad más adecuada para la ciudad. Para 1912, se terminó la primera etapa de la Gran Vía, avenida principal de la ciudad. Asimismo, se derribaron barrios antiguos y muchas callecitas para dar lugar a esta enorme avenida que estaría rodeada de edificios monumentales. "Qué ganas de ver cómo se verá terminada esta avenida...", se decía mientras caminaba por las

calles y veía la gran cantidad de trabajadores concentrados en esta enorme obra urbanística. Aficionado como era a deambular por las calles, Uruchurtu veía a mujeres hermosísimas por la ciudad, tranvías eléctricos y edificios magníficos. Madrid era desde entonces ciudad de librerías y de cafés; a los españoles les fascinaba comprar libros y periódicos, y pasar horas y horas en una mesa, viendo andar a la gente, leyendo, pero, sobre todo, discutiendo de todo tipo de temas, especialmente de política. “Me tengo que llevar libros para mi viaje en el Titanic. Estoy seguro de que, de otra manera, no podré conseguir lecturas en español”. En los estantes, estaban las obras de Azorín, como *La ruta de don Quijote*, en la cual cuenta cómo eran los lugares que visitó el Quijote, cuatro siglos después. Cuando estaba escribiendo este libro, su editor le dijo: “Está muy bonito su tema, pero por las dudas llévese una pistola...” Otros libros que estaban de moda eran: *Por tierras de Portugal y España*, de Miguel de Unamuno; *El árbol de la ciencia*, de Pío Baroja; y en especial los poemas de Antonio Machado. Curiosamente, los artículos periodísticos de moda los escribía un filósofo, José Ortega y Gasset, en el diario *El Imparcial.*

El museo más grande de la ciudad, el que tiene las mejores obras y el que los turistas no pueden dejar de visitar es el Museo Del Prado. Sin prisas, se podían ver las obras de Goya, del Greco, de Tiziano y de Murillo. En esos muros privilegiados se exhiben *Las Meninas* de Velázquez, y *La maja desnuda* de Goya. Cómo se veía que en Madrid a la gente le gusta pasear, dar la vuelta, platicar en las calles, sentarse un rato en un café, tomar churros con chocolate, hablar mal del gobierno, comentar el último chisme de éste, pero sobre todo, hablar de las cantantes de zarzuela y del género chico. Los madrileños, como nadie más en Europa, aman los paseos y disfrutan de su ciudad. Como escribió Benito Pérez Galdós en su novela *La desheredada:* “Salir por salir, por ver aquel Madrid tan bullicioso, tan movible, espejo de tantas alegrías... sus mil tiendas, su desocupado gentío que va y viene en perpetuo paseo”.

Muy cerquita están El Retiro y Recoletos, los lugares preferidos de los madrileños, porque ahí se mezclan los aristócratas con los burgueses y el pueblo. En las tardes, el lugar favorito es El Salón del Prado, adonde acuden señoras llenas de joyas, con sus vestidos algo recargados y sus sombreros con plumas de avestruz, abanicos sevillanos, sus largos guantes de cabritilla y su indispensable sombrilla. Por otra parte, los caballeros mandaban hacer sus trajes con los mejores sastres de Londres y Madrid. Usaban sombrero de copa o tipo inglés, y siempre, en toda ocasión, llevaban sus guantes.

Sin duda, los hombres madrileños eran más elegantes que las mujeres. La finalidad de la moda madrileña era deslumbrar. Las marquesas, las condesas y las archiduquesas hacían de su paseo por las calles todo un espectáculo. Todavía faltaba mucho tiempo para que ellas abandonaran el cuello de encaje para adoptar una moda moderna.

Puede decirse que la vida en Madrid giraba alrededor de la fiesta brava: "En los toros había representado de todo. Las clases sociales desde las más elevadas, hasta las más pobres... lo mismo las primeras jerarquías de la nación como el más humilde jornalero asisten a las corridas con igual entusiasmo, y al entrar en la plaza las categorías se borran, no hay más que aficionados y un espíritu, esencialmente democrático reina en la fiesta". Con estas palabas, describe Pérez Galdós las alegres tardes del ruedo. Los aristócratas ocupaban los mejores asientos, sus palcos eran adornados con tapices. Las mujeres más bonitas aprovechaban para ponerse sus mantillas y sacar el más elegante de sus abanicos. Evidentemente, a lo que iban estas jóvenes, más que a ver el toro, era a ver al torero. Entonces estaba de moda Ricardo Torres, al que le decían "Bombita", hombre que daba la vuelta al ruedo con su enorme sonrisa.

Un poco empobrecidos, los aristócratas se vieron obligados a abrir las puertas de su mundo a los nuevos ricos. Algunos de ellos lo único que querían era emparentar con las familias más antiguas de España y lograr así entrar a los sitios más exclusivos de la sociedad. No obstante, para esta sociedad un poco frívola, los sitios más exclusivos eran los salones, las plazas de toros y los palcos de la zarzuela. Había que saber figurar, ir a fiestas pero, sobre todo, presentarse en los bailes del casino.

Entre la Puerta del Sol y la Glorieta de la Antocha se encontraba la verdadera vida social de Madrid. Lo único seguro en la ciudad era la rutina, las mismas personas iban a los mismos cafés y, seguro, platicaban de lo mismo. El café Fornos era el sitio de reunión de los políticos, en tanto que el café de La Montaña era el lugar de los escritores. Antonio Machado iba al Universal. Aunque el más conocido era el Pombo, donde se reunía Ramón Gómez de la Serna con sus amigos del "Cenáculo de la Sagrada Cripta del Pombo". En cambio, adonde iban las cantantes de cuplé, los músicos, los actores de moda y la mejor sociedad, era a El Nuevo Café de Levante. Ahí no se hablaba de política, ni de arte, ni de poesía, sino de chismes, de chismes y de más chismes, porque quizá no había entonces sociedad más murmuradora que la española. Sin duda, los

madrileños eran más relajados que los franceses; en ese aspecto, Uruchurtu se sintió como en su propia casa, en una sociedad tan pretenciosa como la mexicana.

Finalmente, como un mundo aparte estaba Londres, con sus más de 6 millones de habitantes. “La ciudad más rica del mundo, el mayor puerto, la ciudad imperial, el centro de la civilización y el corazón del mundo.” H. G. Wells la describió con estas palabras.

Entonces, el Reino Unido tenía posesiones en América, África, Asia y Australia. Con toda razón, esta potencia colonial tenía tanta confianza en el porvenir. Bertrand Russell escribió al respecto: “Se pensaba que la libertad y la prosperidad se extenderían gradualmente por todo el mundo, siguiendo un proceso evolutivo bien ordenado”. Se dice que los ingleses han impuesto al mundo sus gustos, sus costumbres, sus juegos, y que su política y forma de gobierno, la monarquía parlamentaria, es una garantía de estabilidad y continuidad.

Pero, ¿qué caracteriza y distingue a los ingleses de los madrileños y los franceses? Sin duda, su gusto por la naturaleza. No hay nada que les dé mayor felicidad. Londres es una ciudad de parques: Hyde Park, Regent’s Park y Green Park. Estos parques estaban perfectamente cuidados por jardineros con delantal. Los londinenses paseaban por Chelsea, Mayfair y por Sloane Square. Frente al Cadogan Hotel, la policía detuvo a Oscar Wilde, en 1895. Todavía entonces, se sentía una gran nostalgia por la época victoriana, el largo periodo que abarcó de 1837 a 1901, año en que murió la reina Victoria.

La segunda afición de los londinenses, después naturalmente de pasear por los parques, era el teatro. Por la noche asistían a teatros como el Lyceum, en el que se representaba el melodrama de Frederick Melville *El monje y la mujer;* en el teatro Garrick estaba *Confíe en la gente*, de Charles Klein; y, por último, en el Savoy, *Sueño de una noche de verano*, de Shakespeare. El mejor dramaturgo era, sin duda alguna, George Bernard Shaw, cuya obra más reciente era entonces *Misalliance*. Esta obra había causado mucho revuelo entre el público porque representaba un debate entre varios personajes que exponían sus opiniones sobre el amor. En mayo de 1912, un mes después de la tragedia del Titanic, en el Royal Albert Hall, se presentaron 50 músicos de diferentes orquestas dirigidos por *sir* Edward Elgar, para recordar a los ocho músicos que murieron en el Titanic.

Ese mismo año, Jorge V, el nieto de la reina Victoria, era el monarca del Reino Unido y de sus Dominios de Ultramar, así como

el Emperador de la India. “El rey Jorge y la reina María gozan del cariño de sus súbditos”, decían los diarios. “Cantan *God Save the King* con sincera veneración”. Frente al castillo de Buckingham se veía con regularidad a súbditos del reino que iban a ver ondear el “Union Jack”, pues sabían que cuando se levantaba la bandera oficial era porque los soberanos se encontraban en Palacio. Los londinenses eran formales, serios, y muy respetuosos; de alguna manera, siempre han tenido una gran confianza en su sistema político. Eso fue lo que más le asombró a Uruchurtu en su visita a la Cámara de los Comunes. Qué diferencia de los diputados mexicanos, que todavía entonces acostumbraban llevar pistola a las sesiones. Los londinenses vestían “trajes a la medida” o *bespokes*, los cuales eran confeccionados por los sastres que tenían sus negocios en Savile Row, la calle de trajes para hombre más famosa.

Ciertamente, a los londinenses también les gustaba pasar un rato comentando noticias, mientras tomaban el té de las cinco. Pero a ellos los distinguía su sobriedad, su escepticismo y su reticencia a inventar chismes, sobre todo de los reyes, con los cuales se sentían comprometidos. Si en alguna nación de Europa se respetaba el poder era en Inglaterra.

Sin duda, una de las profesiones que los ingleses han llevado a la mayor perfección es el periodismo. Si un orgullo tiene un londinense son sus periódicos; entre todos ellos se destaca el *London Times*, el diario más leído. El *Times* dio la noticia de la expedición fallida que se dirigió al Polo Sur, capitaneada por Robert Falcon Scott, quien iba con cuatro compañeros. Al llegar, después de innumerables sufrimientos, estos exploradores se enteraron de que el noruego Roald Amundssen había llegado varias semanas antes que ellos. Los londinenses seguían paso a paso noticias como ésta. Para entonces, Uruchurtu pudo leer la noticia de Scott, la cual despertaba la pasión de los ingleses. Lo que no pudo leer es que un día ya no se supo más de estos exploradores. Y, ocho meses más tarde, el 12 de noviembre de 1912, el *London Times* dio la noticia de que todos los miembros del equipo habían sido encontrados muertos en su tienda de campaña. Otra noticia de esos meses es la que relata que se firmó la Convención Internacional del Opio: “Estamos resueltos a perseguir la supresión progresiva del abuso del opio, de la morfina, y de la cocaína, así como de las drogas preparadas o derivadas de estas sustancias, que dan lugar o pueden darlo a abusos análogos”. ¿Quién les iba a decir que precisamente en el Titanic iban cuatro cajas de opio?

No hay que omitir que también la sastrería era uno de los oficios

más respetados por los ingleses. Un buen sastre debía conocer de psicología, de modales, de la vida privada de sus clientes, y hasta de su modo de caminar. Los mejores de ellos sabían qué telas correspondían a ciertos tipos de personalidad. Puede decirse que un buen sastre de Londres era un gran conocedor de almas, un conocedor de moda y un conocedor de telas, porque muchas veces mandaban a fabricar las telas necesarias para confeccionar un buen traje. Un banquero, un aristócrata, un médico, un funcionario del gobierno, un abogado, podían ser reconocidos nada más por su vestuario. En la City, es decir el centro financiero de Londres, lo adecuado era vestir levita, en tanto que los funcionarios del gobierno se distinguían por usar sombrero de copa y zapatos relucientes; aunque había quienes llevaban bombín y paraguas. El *dress code* de la época era muy estricto, puesto que era una manera de clasificar el estatus social de cualquier persona. La sociedad londinense era tan fijada que en una ocasión criticaron a un golfista porque jugó en mangas de camisa. Al respecto un periodista escribió: "Siempre hemos considerado eso como ir en contra de la etiqueta del juego". En el caso de las *ladies*, debemos decir que siempre vestían con sombreros de ala ancha y con plumas vaporosas, con guantes y sombrilla. Les entantaba pasear por Hyde Park y por Regent's Park acompañadas de sus niños y sus *nannies*. Les gustaba ir de compras al barrio de Knightsbridge, a Harrod's, a las Piccadilly Arcades o a las Burlington Arcades, en donde unos guardias llamados *beadles*, vestidos de traje de cola y sombreros de copa, vigilan el orden y el comportamiento de los compradores que acuden a las innumerables tiendas de gran lujo. Los ingleses eran esclavos de sus códigos. Si iban por la calle en su carruaje, les estaba prohi-bi-dí-si-mo asomarse.

Esta sociedad claramente dividida sólo se hermanaba en los deportes, aunque ahí también eran fijadísimos, porque el deporte también tenía su etiqueta. Un inglés *debe* alegrarse de la victoria ajena tanto como se alegra de la propia. En el golf, en el cricket, en las carreras y en el squash, el inglés debía comportarse como *gentleman*. "Dicen que en el Titanic hay una cancha de squash y que los ingleses son los campeones de este deporte." En realidad, ésa era una más de las cosas que se decían sobre el Titanic. En las tres ciudades que visitó Uruchurtu había publicidad del trasatlántico, afiches, carteles, folletos, pero en especial anuncios en la prensa. Incluso en el Ritz y en el Grand Hotel había promociones para los turistas que se hospedaban en ellos. La White Star Line procuró tener presencia en las principales ciudades europeas, ciertamente

una presencia desmedida. Se intentó crear un hotel flotante para un grupo reducido de “millonarios fatuos”, como les decía Joseph Conrad. Estas ciudades ansiosas de modernidad eran los clientes elegidos por una compañía irresponsable. Claro que Ismay y sus socios se sentían servidores del progreso y de la modernidad. Leamos, por último, la reflexión del gran novelista inglés: “Pero no son en ningún sentido, servidores del progreso. Son servidores del mercantilismo. Y es que el progreso, cuando se enfrenta con los problemas del mundo material, tiene un cierto aspecto moral; aunque sólo sea, digamos, el de la conquista, que adquiere un valor distintivo cuando el animal conquistador es el hombre”.

III
ELIZABETH Y SU ORQUESTA DEL TITANIC

Eran ocho. ¿Eran ocho los músicos que formaban la orquesta del Titanic? Claro, eran ocho. Yo los conocí, conviví con cada uno de ellos: Wallace Hartley, el director; Roger Bricoux, quien tocaba de todo mientras sus compañeros descansaban; Theodore Brailey, el remplazante; John "Wes" Woodward, violoncelista; John "Jock" Hume, de todos, el mejor violinista; George Krins, también remplazaba al que faltara; Herbert Taylor, pianista; y Fred Clark, violoncelista. Todos eran pasajeros de la segunda clase. Las dos cabinas que ocupaban estaban cerca del equipaje, en el puente E, junto al pasillo bautizado como Scotland Road. A mí me gustaba el violinista, el más joven de la orquesta. Me recordaba a mi marido. Se llamaba John Hume, era escocés. Jock, como le decían, había sido músico de los buques Celtic, Megantic y Olimpic. Todos con nombres terminados en *ic*. En Escocia, era considerado como un verdadero talento, al igual que su abuelo y su padre. A pesar de que era tan joven, Jock había heredado sus habilidades musicales detectadas desde que era muy niño. Era un genio para aprenderse de memoria cualquier fragmento musical. Tenía el pelo rubio, ligeramente ondulado, los labios muy finos, los ojos azules y poseía un temperamento sumamente alegre, le encantaban las bromas. Él me contó cuánto ganaba cada uno de sus compañeros, 6 libras y 10 chelines al mes, aparte de un uniforme y una compensación mensual de 10 chelines. La noche del sábado, la víspera de la tragedia, estuvimos platicando mucho tiempo en la cubierta. El mar estaba tranquilo y el cielo todo estrellado. Lo primero que le pregunté fue que si era cierto que los escoceses que usaban *kilt* no llevaban calzoncillos. Me dijo que, en efecto, no usaban *culotte*. No sé por qué razón lo dijo en francés, tal vez pensó que era más elegante que decir "calzones". Me dijo que así era la tradición. Me prometió que al otro día me regalaría un alfiler con una gran piedra

en la punta para mi falda escocesa que compré años atrás en Londres. Después me platicó que su madre no quería que hiciera el viaje en el Titanic porque sentía que algo muy grave podría ocurrirle al barco. “Jock, no quiero que te embarques en ese buque, porque soñé que se hundía”. Estaba tan convencida Mrs. Hume de lo que había soñado que se lo contaba a todos los vecinos en Liverpool. Cada vez que Jock la escuchaba narrar su sueño, se reía, y se reía. No le hizo caso a sus premoniciones y se embarcó en el Titanic porque quería encontrarse con sus amigos en Nueva York. Aquella noche me confesó que su *girlfriend* estaba esperando bebé y que, al regresar a Escocia, se casaría con ella. ¿Se habrán casado? Pensándolo bien, en realidad el que me gustaba, era el otro violinista, George Krins; él era francés, lo cual me daba mucha ilusión. George estudió en el Conservatorio y había tocado en los mejores hoteles del mundo. *Mon cheri, je veux diner au Ritz…*, le dije de broma mientras cenábamos todos juntos en el restaurante de la segunda clase. Se lo dije muy quedito para que no nos escuchara el director de la orquesta, Wallace Hartley. Este director era sumamente estricto, siempre quería que sus músicos tocaran el himno de la White Star Line. Yo le rogaba que no lo hicieran. Algo intuía porque para mí era el himno que representaba a la compañía que había construido el barco. Tenía razón porque después del hundimiento me enteré de que J. Bruce lsmay, director de la empresa White Star Line, le había pedido al arquitecto del Titanic, Thomas Andrews, que hiciera más delgados los remaches para que no pesara tanto y así se pudiera ahorrar carbón. Ismay lo presionó tanto que cedió aun cuando sabía que se trataba de un error.

Muchos años después, pregunté qué había pasado con los familiares de los músicos, y me enteré de que no habían recibido ninguna compensación, porque la orquesta no tenía nada que ver con la White Star Line. En realidad, los músicos habían sido contratados para el viaje del Titanic por la Black Talent, una agencia de Liverpool que se ocupaba de espectáculos musicales. Esta agencia pertenecía a dos hermanos Black, unos franceses que se encargaban de contratar las mejores orquestas para los hoteles de cinco estrellas. Después, supe que lo mismo había sucedido con los 26 trabajadores que formaban el equipo del restaurante Ritz, responsabilidad del maître d’hotel Luigi Gatti. Como tampoco estaban contratados por la White Star Line, muchos de ellos no tuvieron acceso a los botes salvavidas. En la cena, se me ocurrió preguntarles a los músicos cómo se llamaba el *rag time*, que tocaban constantemente y que era tan melancólico.. *¡¡¡Autumn!!!!*, gritaron

todos a la vez. ¡Por supuesto, ése era el nombre! Entonces les pedí que si lo podían tocar para mí después de la cena. "¿Cómo? ¿Prefiere el *ragtime* en lugar de los himnos? Eso no habla muy bien de *sister* Elizabeth, un fiel soldado de la Salvation Army". Me apenó. Era cierto. No tenía por qué estar pidiendo esa música que no hacía más que llenar la cabeza de tonterías. "Entonces, tóqueme el hímno *Nearer, my God, to Thee*, que también me gusta mucho". El director me dedicó las dos canciones frente a todo el mundo. No lo podía creer. Fue un gesto que nunca olvidaré en mi vida.

La orquesta del Titanic nunca cesaba de tocar, ya sea en el Café Parisien, en el Restaurant A la Carte, muy cerca de la Gran Escalera, o en la sala de recepción de la primera clase a la hora del té o después de cenar. Por las mañanas, de las 11 a las 12, la orquesta tocaba en la segunda clase. Lo que sí hay que decir es que nunca tocaban durante las comidas. Gracias a las interpretaciones de violín ejecutadas por Greorges Krins y Roger Bricoux, se lograba crear una atmósfera muy a la francesa. Ah, también tocaban *fox trot*, sin olvidar los valses clásicos. Tenían tanto éxito entre los pasajeros de la primera clase, que muchos de ellos se sentaban en los escalones de la Gran Escalera para escucharlos.

Melómana como soy hasta la médula de los huesos —¿tendré todavía huesos después de cien años?—, gracias a todo lo que me enseñó mi padre (yo tocaba la pandereta en su banda), debo confesar que la orquesta no era muy buena interpretando a Wagner. No obstante, de todo el programa de actividades del vapor, lo más popular y apreciado era la orquesta. Cuando se empezaba a escuchar a los músicos, no había manera de dejar de oírlos. En especial, cuando interpretaban a Puccini y a Tchaikovsky, lo hacían con mucha elegancia y sentimiento. "Era el súmmum del lujo", decían los más estirados de la primera clase.

Encima de la música clásica, lo que más apreciaban los pasajeros era el *jazz*, que empezaba y los *rag time*, como los que tocaba Joplin. Cuando volví a escuchar *Autumn* durante el hundimiento, empecé a llorar y a llorar. Lloré tanto que estoy segura de que desperté a Michel y a Edmond Navratil, que se encontraban todavía dormidos en su cabina. Su padre había ido a buscar unos chalecos salvavidas para ellos. Después me enteré de que estos niños franceses tan adorables, cachetones y de pelo rizado, habían sido secuestrados, sí, pero por su propio padre. La historia es terrible. ¿No la conocen?

A principios de 1912, los padres de los niños, Michel y Marcelle Navratil, se separaron. La madre se había quedado con la tutela de ambos. Un mes después, Michel, diseñador de moda, decidió ir a

trabajar con sus dos hijos a Estados Unidos. Michel se embarcó en el Titanic, con sus dos hijos y con un nombre falso. Gracias a un amigo que le prestó su pasaporte, se había registrado como Mr. Louis Hoffman. A mí también me mintió el supuesto Mr. Hoffman. Mientras esperábamos a que zarpara el barco, me contó que era viudo y tenía que encargarse de sus hijos, lo cual lo presionaba mucho porque no tenía experiencia. Lo vi tan solo y confundido que hasta le sugerí que entrara a la Salvation Army, para que encontrara un poco de paz. Lo que puedo afirmar es que el supuesto Mr. Hoffman sí era muy buen papá. Yo vi cómo 15 minutos antes de que se hundiera el Titanic, a las 2:20 de la mañana, metió a sus pequeños en el último bote salvavidas. ¡Los salvó y él se murió! Cuando descubrí a Michel y a Edmond entre los 700 sobrevivientes del Carpathia, los abracé, los cubrí de besos, y les dije que, a partir de ese momento, yo era su mamá, madame Hoffman. Se sentían tan abandonados y solos, que de inmediato me adoptaron ellos. A pesar de que no hablaban una sola palabra de inglés, a señas, empezamos a entendernos perfecto. En el trayecto hacia Nueva York les cantaba los himnos que solía cantar en los coros, los arrullaba, jugaba con ellos a la pelota, los mecía, les daba de comer en la boca y todo el día los abrazaba y besaba. Cuando los otros sobrevivientes me preguntaban si yo era su madre, les decía *ah, oui, oui je suis madame Hoffman, leur mere*. Lo malo es que al llegar a Nueva York, nadie me creyó que yo era madame Hoffman, madre de los pequeños. Tuve que entregarlos a las autoridades de Estados Unidos. El 21 de abril, se publicó en el periódico francés Le *Figaro* la fotografía de "los huérfanos del Titanic", como empezó a llamarlos la prensa en todo el mundo. La mamá, Marcelle, reconoció a sus hijos y vino a buscarlos el 16 de mayo. Para entonces, su papá, el supuesto Mr. Hoffman, ya estaba muerto y todo picoteado por las aves que suelen sobrevolar por el norte del Atlántico. Que Nuestro Señor Jesucristo lo perdone. Nosotros no somos nadie para juzgar. Sin haber estado casada en esa época, me convertí en la viuda de Mr. Hoffman, es decir, dos veces viuda. Por eso hasta la fecha me visto de negro. Todos mis vestidos son de ese color, los cuales hacen juego con el único sombrero que tengo con su enorme listón rojo.

Hace noventa años, mucha gente solía mandarme artículos, postales, dibujos, cartas, y una que otra fotografía de las poquísimas que se tomaron del Titanic. Un día me llegó un sobre con una sola foto. Cuando lo abrí, sentí un escalofrío y exclamé: "¡Ésa soy yo!". Allí estaba con mi sombrero negro y el rostro cubierto por un velo. Era la fotografía de Francis Browne, un sacerdote jesuita irlandés.

Tenía los ojos azules como si fueran de vidrio, parecía que se iban a romper de un momento a otro. Sus cejas eran muy tupidas y su nariz extremadamente aguileña. Browne ocupaba la cabina 36, muy cerca de la Gran Escalera y del gimnasio. Allí, fotografió al instructor, E. T. MacCawley; también retrató al capitán Edward Smith con su perro, al mayor Archibaldo Butt, al niño Douglas Spedden y a otros pasajeros de la primera clase. Recuerdo que era muy simpático y muy fácilmente hacía amistad con los otros pasajeros. Así conoció una pareja norteamericana millonaria. Al enterarse de que el fotógrafo nada más tenía un boleto para Queenstown, le ofrecieron pagarle el resto del pasaje a Nueva York. Estaba feliz. Cuando me lo encontré en la sala de lectura, me dijo que por fin se le realizaría un sueño que tenía muchísimos años antes: conocer América. Estaba tan contento, que me propuso tomarme una fotografía. "Voy a buscar mi sombrero", le dije. Mientras me dirigía hacia mi camarote, Brown se fue a poner un marconigrama para su superior, con el fin de enterarlo del cambio de planes. Minutos después, justo antes de que se metiera el sol, me retrató en la cubierta. Curiosamente en el preciso momento en que el fotógrafo tomaba la placa, apareció ante nuestros ojos un niño, vestido con pantaloncillo corto, calcetines largos y cachucha, del que me había hecho amiga esa misma mañana. Él se llamaba Douglas Spedden y tenía siete años. Douglas viajaba con sus padres, Mr. Frederick y Daisy Spedden, una doncella, y Margaret Burns, su institutriz. Mr. Douglas era uno de los pasajeros más ricos del trasatlántico, con el coronel John Jacob Astor, Benjamin Guggenheim y la célebre Molly Brown. El niño era tan inteligente y encantador que en muy poco tiempo se hizo amigo de toda la tripulación y de los pasajeros de la primera clase. Adonde iba llevaba su juguete. Todo el día jugaba en la cubierta con su trompo, el cual daba vueltas y más vueltas, haciendo al mismo tiempo un sonido parecido al de los grillos en las noches de verano. Douglas era como un mago con su trompo, pues lograba que girara a una velocidad impresionante, al grado que temí que se elevara hasta los cielos y le diera un golpazo a uno de los pasajeros. Browne y yo estábamos encantados viéndolo jugar, cuando de pronto se acercó un *steward* con un marconigrama para Francis Brown. Era de su superior. *"Debarquez de ce bateau. Le provincial"*, decía con todo y firma, inexplicablemente, en francés. El fotógrafo no daba crédito a las instrucciones de su superior; cómo era posible que tuviera que bajarse, en la escala siguiente, es decir, en Queenstown. ¿Y su viaje a Nueva York? Me explicó que, a pesar de su frustración por no

seguir el viaje hasta América, tenía que obedecer e ir a Dublín para continuar con sus estudios de teología. Lo comprendí muy bien. Como yo, él también tenía una misión que cumplir. Triste como estaba le tomó una foto a Douglas con su trompo girando, y a mí, con mi sombrero negro y mi listón rojo. La voluntad de Dios, mediante el superior del fotógrafo, quiso que se salvara Brown y continuara con sus estudios de teología. La voluntad de Dios quiso que se salvaran las fotografías, que se salvara el pequeño Douglas con su trompo y que a mí me salvaran... Y la voluntad del Padre, el Hijo y el Espíritu Santo, quiso que yo me salvara para llegar a la Salvation Army de Nueva York, y así ayudar a los desamparados.

Las dos fotografías que nos tomó Francis Browne han dado la vuelta al mundo. Son famosísimas. Se han publicado en periódicos, revistas, libros, documentales y hasta en películas. Lo que muy poca gente sabe es que esa mujer de sombrero y velo que aparece de espaldas, asomándose desde la proa, con sus guantes blancos, es Elizabeth Ramell Nye, a los 29 años. Es una fotografía enigmática y misteriosa, porque aparezco con el rostro cubierto por un velo negro. El sombrero me lo regaló mi padre, como parte del uniforme de la Salvation Army. "Para que conquistes a muchos *gentlemen*", me dijo. Así fue, con él conquisté a muchos caballeros de muchas nacionalidades... Como por ejemplo a Fred Clarke, el contrabajista de la orquesta del Titanic. Fred era increíblemente apasionado, pero un poco *enfant gaté*, porque acababa de heredar una fortuna considerable de su padre. La última vez que lo vi, después de nuestra cena memorable del sábado, fue platicando con la condesa de Rothes. Cuando los descubrí casualmente en la cubierta, me dolió hasta el alma. Pasé frente a ellos pero me hice la disimulada. A pesar de que Lucy Noel Martha Dyer-Edwards, conocida también como Noelle, estaba casada con Norman Evelyn Leslie, seguro no pudo resistir el encanto de Fred. Viajaba sin el marido, con una prima. La comprendo. Yo no conocía a la condesa, pero me llamó la atención porque tenía *that true English rose beauty*, es decir, poseía la típica belleza inglesa. Una de mis compañeras de cabina me dijo en Southampton que ella era la condesa de Rohtes. Iba acompañada de su prima *lady* Gladys Cherry, y de su doncella personal, Roberta Maioni. Según las escuché platicar en el muelle, viajarían a Vancouver. La condesa y su prima se habían hospedado en uno de los camarotes más caros del Titanic. Para complacerla, su marido gastó más de 800 libras. Para darnos una idea de la desproporción, ¡¡¡un fogonero del barco, que cobraba 2 libras por semana, tendría que haber ahorrado 9 años para pagarlo!!! Las tres se salvaron. Yo

nunca le perdonaré a la condesa que haya conquistado a Fred. Claro, como no soy condesa, sino una simple sobreviviente, era de esperarse que la condesa, que era bellísima, lo conquistara con tanta facilidad. Lo perdono en primer lugar porque ya se murió y porque, de alguna manera, Fred contribuyó, con sus compañeros, a calmar a tantos pasajeros con su música.

Eran las 12:15 de la madrugada del 15 de abril, cuando la orquesta empezó a tocar en el salón de la primera clase. Para evitar la propagación de una crisis de pánico entre los pasajeros, el capitán Smith ordenó tocar música alegre. Más tarde, los músicos se desplazaron y se dirigieron hacia la Gran Escalera donde se encontraba el piano, el mismo que vi flotar entre muchos témpanos de hielo. Para esas horas se había desatado el caos en todas las cubiertas. Todos querían llegar a un bote salvavidas. La proa del barco se hundía cada vez más. En ese momento me di cuenta de que el violoncello ya no podía sostenerse verticalmente, el puente estaba demasiado inclinado. Charles Ligtoller, el segundo oficial, era quien más trataba de calmar a los pasajeros. "¡Las mujeres y los niños, primero. Las mujeres y los niños, primero!". En esos momentos, la música de la orquesta del Titanic tenía un papel fundamental; se diría que calmaba los nervios y creaba, en muchos de los desesperados, un sentimiento de seguridad. "Dios mío, no me quiero morir... ¿Dónde están mis amigas de la cabina? Ya no hay botes salvavidas... Señor Jesucristo, perdona mis pecados". Veo a Jock tocar su violín en la cubierta, muy paradito, muy serio con su uniforme impecable. ¿Llevaba uniforme o esmoquin? No me acuerdo. Ya no hace bromas ni sonríe. Ya no hubo tiempo de que me regalara el alfiler de seguridad para mi falda escocesa. Tengo ganas de llorar, de correr hacia él y abrazarlo. "Que no se muera, Dios mío, que no se ahogue. Todavía tiene que tocar con su violín en muchos hoteles y teatros de todo el mundo. Es muy joven, es casi un niño. ¿Dónde está el pequeño Douglas con su trompo? ¿Se habrá subido con sus papás en una de las lanchas salvavidas? ¿Dónde está el instructor con sus bigotes como los que usaba el Kaiser? ¿Por qué no me lleva con él, en la lancha mecánica que tiene en el gimnasio? Él es fuerte y sabe remar... ¿Dónde está la condesa Rothes? ¿Estará con Fred Clarke en la *suite* más cara del Titanic? ¿Por qué me hago estas preguntas tan idiotas en estos momentos en que el barco más lujoso está a punto de naufragar?".

Los ocho músicos murieron como héroes. Afortunadamente, el cuerpo de John "Jock" Hume fue rescatado. ¿Qué habrá pasado con su hijo que nunca conoció? De la novia no quiero ni hablar, mejor

me pongo a silbar, aunque me entristezca profundamente, mi *rag time* preferido, *Autumn*...

Dios mío, ¿por qué me acordaré de tantas cosas tan tristes si pasaron hace cien años? ¿Por qué no se me olvidarán? ¿Por la culpa?

IV
BON VOYAGE...

Al regresar a París, en los primeros días de abril de 1912, lo primero que hizo Manuel R. Uruchurtu fue comprarse dos trajes de lana, un sombrero y un paraguas. Aunque ya había pasado el invierno, al bajar del tren de la estación de Saint Lazare, lo recibió, además del primer Secretario de la Embajada de México, una tarde húmeda, lluviosa y muy fría. Camino al hotel, Uruchurtu se sintió impactado por la cantidad de coches que circulaban. Se hubiera dicho que todos llevaban mucha prisa y no tenían tiempo para respetar ninguna señal. Cuando pasó por los Campos Elíseos, había tantos vehículos que los peatones no podían atravesar la gran avenida, ya que ninguno de los conductores hacía caso a los policías uniformados con su inconfundible capa corta y quepis. Distraído como estaba por ver el monumental Arco del Triunfo, de pronto, quiso informarse acerca de la salud de su paisano y amigo don Ramón Corral, ex secretario de Gobernación, quien en esos días se encontraba muy enfermo. Verlo era uno de los motivos de su viaje a Europa; el otro tenía que ver con el secretario del Congreso. De allí que hubiera viajado primero a Londres, para entrevistarse con sus correligionarios del parlamento inglés. Igualmente, se entrevistó con las Cortes en Madrid y ahora se entrevistaría con los diputados en París. A don Ramón Corral le llevaba varias cartas de sus amigos, sobre todo, noticias frescas del cambio del gobierno con el nuevo presidente de la República, Francisco I. Madero: "Su salud sigue sumamente precaria, aunque eso sí, don Ramón está muy bien atendido y rodeado por doña Amparito y sus ocho hijos". En realidad, su visita a Corral era para que lo apoyara para ser senador por Sonora. Unos días antes, justo cuando se preparaba para irse unos días a España, le escribió a su esposa Gertrudis:

26 de marzo, 1912

Mi adorada viejecita:
En estos momentos tengo ya todo listo para marchar a las doce y media a Madrid, adonde llegaré mañana a las 11 de la noche.

Pararé en el Hotel Ritz, pero cuando ésta llegue a tus manos seguro que ya estaré de regreso, pues debo estar aquí el día 9 de abril, en la noche, para salir el 10 en la mañana a Cherburgo donde me embarcaré en el "Titanic".

He recibido la mayor parte de los periódicos, no todos; pero estoy conforme.

Ya tengo ganas de regresar con ustedes, y si no prescindo de mi viaje a España es porque quiero por vía de estudio concurrir a dos o tres sesiones de las cortes españolas, así como lo hice con las Cámaras de aquí y en el Parlamento inglés.

Me llama mucho la atención que la prensa nada haya dicho de mi viaje: ¿habré logrado pasar desapercibido? No lo creo.

Aquí dejo encargado me dirijan tus primeras cartas a Madrid, a fin de que algunas de ellas no se crucen conmigo en el camino.

Poco después, el 30 de marzo de 1912, Uruchurtu escribiría otra carta, ya instalado en el hotel Ritz de Madrid, a su primo político Luis Caraza, en donde le dice:

Mi querido Luis:
Te suplico me hagas favor de suministrar a Tulita alguna cantidad que te llegue a pedir —que siempre será pequeña relativamente—, la cual te rembolsaré a mi llegada, como por el 24 o 25 del entrante. Saldré el 10 del próximo de regreso a bordo del "Titanic" de Cherburgo a N. York. Saludos a todos, besos a los niños de parte de tu compadre. Muy posible que Tulita no quiera pedirte; en ese caso me harás favor de preguntarle. Suyo.

El viaje del Diputado y Secretario del Congreso, Uruchurtu, a Madrid y a Londres había sido muy exitoso; a pesar de que la prensa mexicana no había informado acerca de su gira. Dos días después de haber arribado a Madrid, llegaría don Porfirio Díaz acompañado de Carmelita, hospedándose en el mismo hotel recientemente inaugurado: "El 2 de abril, aniversario de la toma de Puebla, llegaron ambos en tren a la ciudad de Madrid. Esa misma noche se instalaron en el hotel Ritz. Don Porfirio, abordado por la prensa, no quiso hacer declaraciones sobre la situación en México" (Carlos Tello, *El exilio)*. Era evidente que don Porfirio se negaba a hacer cualquier tipo de declaraciones en torno a México: en esos días, los zapatistas estaban en pleno levantamiento en contra de Francisco I. Madero. El país estaba sumido en un verdadero caos.

Sin embargo, Uruchurtu no podía esperar a que don Porfirio lo recibiera, tenía que dirigirse a París para llegar el día 9 a la cena de despedida que le había organizado su amigo Guillermo Obregón, casado con Amparo, hija de don Ramón Corral. De haberse

entrevistado don Manuel con don Porfirio durante esos días que coincidieron en Madrid, seguramente la prensa habría comentado algunos asuntos importantes respecto a la realidad política mexicana. Acaso el diputado le habría platicado al ex presidente acerca del nerviosismo del embajador estadounidense en México, Henry Lane Wilson, quien no dejaba de enviar a Washington notas cada vez más preocupantes, ya que estaba seguro de un inminente golpe de Estado. O bien, a propósito de los avances de las rebeliones de su sobrino Félix Díaz.

Una vez instalado Uruchurtu en su habitación del Grand Hotel del Boulevard des Capucines, el cual quedaba justo frente a la Ópera, llamó a Guillermo Obregón.

"Soit le bienvenu!", le dijo su amigo, con muy buen acento francés y en un tono muy festivo. Tal como se lo había anunciado por correo, la cena de despedida con Yves Limantour y un grupo de mexicanos exiliados en París estaba confirmada a las 7:30 pm en el Ritz. En seguida, colgó el teléfono, tomó su llave y bajó al vestíbulo de uno de los hoteles más emblemáticos de París, el Grand Hotel, construido en 1861. Al salir de la recepción, rodeada por columnas y grandes espejos, no pudo evitar advertir de reojo su silueta multiplicada decenas de veces en esas bellísimas lunas contra las cuales también se vislumbraban las dos escaleras laterales, el elevador y buena parte de una suntuosa chimenea. "Qué extraña se ve mi casaca de casimir en medio de este lujo", pensó entre divertido y decepcionado de su propia imagen que contrastaba con la sofisticación y lujo de la decoración. El joven abogado egresado de la universidad de Xalapa, de complexión delgada, frente amplia, cejas tupidas, estatura mediana y tez apiñonada, había nacido en una de las mejores familias de Hermosillo, Sonora. La palabra Uruchurtu era como una llave dorada que abría todas las puertas. Uno de los sellos familiares, sin duda, era la cortesía; todos eran educados, amables y muy respetuosos. A pesar de sus 39 años y de contar con una trayectoria política muy sólida, había algo en la expresión de Manuel Uruchurtu que denotaba una perenne angustia, como si se tratara de un adolescente convertido, de la noche a la mañana, en adulto. Antes de salir del hotel, el *concierge*, de ojos azules, impecablemente bien vestido con su *jacquet* gris perla y sus pantalones negros, le alcanzó un paraguas y, con una sonrisa, le dijo señalándole la lluvia: *"ça c'est París!"*. En efecto, si algo había escuchado decir don Manuel, a propósito de esta maravillosa ciudad, era que su clima dejaba mucho que desear. Miró su reloj Patek Philippe, regalo de Yves Limantour, y se dijo

que le quedaban un poco más de dos horas para hacer algunas compras, darse un buen baño y prepararse para la cena.

Uruchurtu estaba feliz de encontrarse nuevamente en la "metrópoli de los siete pecados", como llamaba Justo Sierra a París. Sentía que la Ciudad Luz lo dominaba por completo. Antes de regresar a México, todavía le faltaban muchas cosas que visitar: el Moulin Rouge, la Comedie Française, el Louvre, Notre Dame, la tumba de Napoleón, la iglesia de La Madelaine, "donde está Dios de moda", y la casa de Victor Hugo. Le quedaban solamente tres días para hacer todo esto, aparte de las citas que tenía con algunos diputados franceses.

Mientras se alistaba para irse al hotel Ritz, pensó en su próxima travesía en el Titanic. Fue gracias a Guillermo Obregón que podía viajar en el "rey del Océano", como lo anunciaba la publicidad de la White Star Line. En la primera visita que hizo a París, a principios de marzo, Obregón le cambió el boleto que tenía para regresar a México por el buque Espagne partiendo del Havre justo el día en que el Titanic zarparía de Cherburgo el 12 de abril: "Aprovecha este viaje inaugural vía Nueva York de este maravilloso trasatlántico. Aunque llegues unos días después a México, vale muchísimo la pena. No pierdas la oportunidad. Yo sé lo que te digo...", le comentó entusiasta. Lo que nunca se imaginó el diputado es que el boleto que le ofrecía su amigo de hace tantos años era de primera clase, con un valor de 27 libras, 14 chelines y 5 centavos, lo que correspondía a 100 mil dólares. Por más que se resistió a recibir ese gesto tan espléndido, finalmente Obregón lo convenció. Manuel tomó el boleto número PC17601 y lo guardó en la bolsa de su saco.

El primero en llegar a la cita para la cena (10 minutos antes de la hora fijada) fue el diplomático José Vega Limón, quien había trabajado por muchos años al frente del consulado de México. En la cabeza llevaba su eterno bombín y, dada su avanzada edad, se apoyaba en un bastón con mango de marfil. En seguida, se presentó Manuel R. Uruchurtu, quien llevaba puesto su traje nuevo, oscuro, con solapa de terciopelo negro que se había comprado en la tienda Old England. Poco a poco fueron llegando los demás invitados: José Yves Limantour, como simple ciudadano; Gilberto Crespo y Martínez, "una figura sobresaliente en las altas esferas de la política y de la sociedad porfirista" y ex embajador de Cuba; Pablo Macedo, ex cónsul de México en Francia; el diputado presidente de la Cámara, Guillermo Obregón, y Sebastián de Mier, ex ministro plenipotenciario.

Su mesa se encontraba hasta el fondo del restaurante en medio

de plantas y arbotantes. Los meseros, vestidos con su saco, chaleco negro y camisa blanca, iban y venían entre las demás mesas cubiertas por un mantel en tono rosa. Uruchurtu estaba impresionado por la decoración típicamente *art nouveau*, sobre todo por los *trompe l'oie*, que se encontraban pintados en el techo. La conversación entre los comensales fluía en un tono cordial. La mayoría disfrutaba de los famosos ostiones del hotel Ritz, platillo predilecto de Marcel Proust: "Como dice la institutriz inglesa de mis hijos, *good cuisine is the foundation of true happiness"*, dijo de pronto Yves Limantour. No todos los comentarios eran así de gratos. Incluso en ese ambiente tan refinado y festivo, resultaba muy difícil no mencionar la terrible situación por la que atravesaba el país en esos momentos. El más preocupado de todos, aparentemente, era el mismo Yves Limantour, quien por esos meses acababa de adquirir dos edificios en París, aparte de su departamento en el que vivía con su familia, en la Place des Etats Unis. El tema de don Porfirio Díaz casi no se tocó. Todos sabían que las relaciones entre Díaz y Limantour se habían enfriado debido a su "coqueteo" con Francisco I. Madero para regresar como secretario de Hacienda. Alguno de ellos estaba convencido, como muchos de los llamados *científicos*, de que "Limantour hizo hundirse el barco y arrastrar en el naufragio al presidente Díaz".

José Vega Limón se escuchaba muy entusiasmado con el próximo presidente de la República francesa, Raymond Poincaré. Sebastián de Mier contaba que el arzobispo de París acababa de prohibir a los católicos que bailaran tango. Gilberto Crespo Martínez, por su parte, se quejaba de la huelga de taxis. Pablo Macedo comentaba las últimas pinturas de Picasso, y Guillermo Obregón les leía una carta que había recibido de Amado Nervo, embajador en España. De pronto, llegó el momento de los brindis:

"¡Eres un suertudo, Manuel!" "¡Qué envidia!" "Daría cualquier cosa por estar en tu lugar". "Dicen que es un trasatlántico lujosísimo que tiene tres restaurantes, alberca, gimnasio, peluquería, fumadores y hasta una cancha de bádmington". "Tú, que eres tan caballeroso, ya te imagino atendiendo a todas las pasajeras millonarias". "No quiero ser aguafiestas, pero ¿sabías que hace unos días chocaron en el Mediterráneo los vapores Siria y Peninsular?". "¿De qué hablas? El Titanic, no lo hunde ni el mismo Dios", le decían sus compañeros en tanto brindaban con *champagne* en unas estiradísimas "flautas" de Baccarat. Uruchurtu se sentía un poco apenado ante tanta euforia y calidez por parte de sus amigos. Súbitamente alzó su copa y, para sorpresa de todos los presentes,

dijo: “Por nuestra quebrantada Patria, pero sobre todo, por don Porfirio Díaz”. Todos elevaron su copa y entre murmullos casi inaudibles repitieron: “Por don Porfirio Díaz...”

V
ELIZABETH Y SUS COMPAÑERAS DE LA CABINA F-33

Hace como ochenta años me reuní por primera vez con mis tres *roomates*, con las que había compartido el camarote F-33 en el Titanic. Después de tanto tiempo volví a verlas. Fue un reencuentro muy emocionante. La primera en llegar a la cita fue Mildred Brown. Se veía muy distinta. La vi muy aseñorada, parecía una burguesa como las que viajaban en primera clase en el barco; en lugar de trenza, ahora llevaba un chongo de señora muy respetable. Lo que más me llamó la atención es que tuviera tantas canas. Se había casado con un señor llamado James Barrow, director de una compañía de papel muy importante. Después llegó Amelia. No la reconocí, a ella la vi francamente envejecida. Se apoyaba en un bastón y su mirada era infinitamente triste. “Hay momentos en que me siento muy sola. Por las noches tengo pesadillas. Siento que me ahogo mientras escucho gemidos y gritos de las víctimas. Todavía ahora no he podido olvidar las escenas de las víctimas del Titanic”, nos dijo con una voz que parecía venir de muy lejos. Más tarde llegó Selena. A ella la vi con su misma mirada bondadosa y cálida. Nos contó que seguía casada y muy activa en la organización de Daughters of the King. Mis amigas me dijeron que me encontraban más gordita. “Ahora que te casaste con un señor tan importante de la Salvation Army y que te has convertido en la señora del capitán George Darby, ya puedes viajar en primera clase”, me dijo Mildred. “ Pues tú puedes contratar a la mejor cocinera del mundo”, le contesté. Todas nos reímos, pero me di cuenta de que a Mildred no le había gustado nada mi comentario. Afortunadamente, Amelia cambió el tema de conversación y nos pusimos a hablar de dietas. No habían pasado 20 minutos, cuando de pronto y sin proponérnoslo, las cuatro empezamos a recordar nuestros días en el barco, en especial, la forma en la que nos habíamos salvado. “Oye,

Mildred, ¿es cierto que murieron tus patrones, los Allison, con su hija y que sólo sobrevivió su bebé, Trevor?", le preguntó Selena. " En efecto", respondió Mildred, "se murieron porque la señora Allison no quería abandonar el Titanic sin su marido. Además iba totalmente desesperada, cargando a su hija Lorraine, y buscando a su hijo y a la nana, Alice Cleaver. Lo primero que hizo fue buscar a su marido, pero éste buscaba al mismo tiempo a su esposa y a sus hijos. Era un verdadero caos. Lo que no sabían era que la nana, Alice, en cuanto el barco chocó, tomó al bebé, se dirigió a la segunda clase y se subió en el bote salvavidas 11. Fue en ese momento que un oficial obligó a la señora Allison y a su hija a subir en un bote salvavidas. Ya estaban dentro, cuando de repente, Bess Allison tomó a su hija en sus brazos y se bajó de la lancha. " No me puedo ir sin mi marido y sin mi bebé", gritaba desesperada. Alguien le había dicho que su esposo ya se había embarcado en una lancha salvavidas en el otro extremo del barco. La señora Allison corrió con su hija a buscarlo, pensando que ya había encontrado a su hijo y a la nana y que, seguramente, estaban juntos. Cuando llegó al lugar donde le habían dicho que se hallaba su marido, no lo encontró. Ya era demasiado tarde, el barco estaba a punto de hundirse. Ya no había nada qué hacer. "La señora Allison y su hija se pudieron haber salvado sin problema", le dijo el mayor Peuchen a un periodista. "La última vez que las vi fue en un bote salvavidas. ¿Se dan cuenta de que por culpa de la nana se murió el resto de la familia? Digo que fue por su culpa, porque en lugar de haberles avisado a sus patrones que tenía al bebé a salvo, para que se salvaran todos, decidió irse al bote salvavidas con Trevor. Sin embargo, todo el mundo considera a la nana como una verdadera heroína por haber salvado al bebé". Todas estábamos impactadas con la historia de Mildred. "¿Y qué pasó con Trevor?", le pregunté angustiadísima. "Regresó a Canadá donde lo adoptaron unos tíos, George y Lillian Allison. Trevor murió a los 18 años. No sé de qué, tal vez de tristeza". De nuevo, todas nos quedamos en silencio. "¿Qué sucedió con Alice Clever?", preguntó Selena. "Alice Cleaver regresó a Inglaterra, se casó con Edward James Williams y tuvo dos hijas". Súbitamente, Amelia se dirigió hacia mí y me preguntó de una forma muy contundente:" Por cierto, ¿tú cómo te salvaste? Recuerdo haberte visto a lo lejos, estabas desesperada porque no encontrabas un bote salvavidas. Corrías de un lado a otro y estabas hecha un mar de lágrimas". Ya me había hecho la misma pregunta en el Carpathia, después del hundimiento. Como aquella ocasión, también me puse nerviosa y no supe qué decirle. Se me hizo un

nudo en la garganta, el mismo con el que he vivido desde hace 100 años. En esos momentos, me quería ahogar, desaparecer de la faz de la tierra. Le contesté lo mismo que le había dicho, que me había salvado gracias a Dios, porque tenía una misión que cumplir. “De hecho, la sigo cumpliendo al lado de mi marido, en la Salvation Army”, le dije con la misma actitud evasiva con que lo había hecho, hacía 20 años, en el Carpathia. Esta vez, mis otras amigas se quedaron doblemente intrigadas, pero no me dijeron nada. Tal vez porque intuían algo. Una vez más no pude decirles la verdad...

Para que no se me notara el mal momento que acababa de pasar, comencé a hablar del pequeño Frank Philip, hijo de Leah Aks, que llevaba en mis piernas en el bote salvavidas 11. “Era tal el caos antes y durante el momento de abordar los botes salvavidas que, de pronto, alguien de la cubierta, me lanzó a “Filly” como le decía su mamá a Philip. Al ver al bebé tan desprotegido, nada más con un chal muy ligero, lo cubrí con una manta. Después me enteré qué fue lo que pasó exactamente la noche del naufragio. La madre, llamada Leah Aks, fue obligada a subir a la cubierta, donde se encontraban los botes salvavidas. De pronto se encontró al lado de la señora Astor quien, al ver al bebé, se quitó su chal y lo envolvió. Poco después, Leah se hallaba en la cubierta, apretando con todas sus fuerzas a su hijo, y repentinamente alguien se lo arrebató de sus brazos y lo arrojó al bote salvavidas 11, que estaba descendiendo. Mientras la madre luchaba para recuperar a su hijo, los miembros de la tripulación detuvieron a Leah, porque pensaban que lo que ella quería era subirse también en la lancha. Fue entonces que alguien me lo arrojó a mí y lo senté sobre mi regazo. Minutos después, un oficial instaló a Leah en el bote número 13. Lo que nunca se imaginó la pobre de Leah es que mientras paseaba en la cubierta del Carpathia, de repente descubrió a una mujer italiana, Argene del Carlo, con su bebé en brazos. “Es mío, es mi hijo”, le gritaba Leah, reconociéndolo de inmediato. En seguida, Leah se dirigió con el capitán Rostron y le pidió ayuda para recuperar a su hijo. El capitán llevó a las dos mujeres a su cabina y a cada una le pidió una prueba de la identidad del niño. Leah describió una marca de nacimiento que tenía en el pecho. El capitán no tardó mucho en regresárselo. “ No sé por qué no le dije al capitán que mi hijo estaba circuncidado, eso hubiera sido la prueba mayor”, nos dijo. Leah estaba tan agradecida por el comportamiento del capitán que, un año después, dio luz a una niña que bautizó con el nombre de Sarah Carpathia Aks; pero las monjas del hospital insistieron en que, en el certificado de nacimiento de la bebita, llevara el nombre

de Sarah Titanic Aks. ¿No les parece muy gracioso?, les pregunté. "¿Por qué no nos platicas algo más agradable?", me cuestionó Mildred. Tenía razón, había que contarles una historia de amor. Con eso estaba segura de que olvidarían el comportamiento tan torpe que había tenido unos minutos atrás.

En seguida, empecé a platicarles de los millonarios que habían muerto en el Titanic. Decía sus nombres de corridito con la respiración un poco entrecortada: "John Jacob Astor, Isidor Straus, Alfred Vanderbilt, George D. Widener, Benjamin Guggenheim y J. B. Thayer. Si a estos nombres le suman otros veinte de pasajeros igualmente ricos que también murieron, créanme que sus fortunas podrían haber ascendido, en esa época, a una cifra total de cien millones de libras esterlinas. Y si estuvieran vivos, hoy serían cien veces billonarios", les dije, sintiéndome aún incomoda por mi actitud evasiva frente a mis amigas a las que les pude haber contado la verdad, sin que me juzgaran y, tal vez, hasta me hubieran entendido. "También murieron Archie Butt, los escritores Jacques Futrelle y W. T. Stead, el artista estadounidense Francis Millet y Henry B. Harris, propietario de un teatro en Broadway". Seguía nerviosa. Hablaba mucho y muy aprisa. Les platiqué del coronel Astor y de la fortuna que le dejó a su viuda —entre veinte y cuarenta millones de dólares—, Madelaine Talmage Force, de 18 años. Les dije que se habían casado en septiembre de 1911, en Newport, Rhode Island. "Fue todo un escándalo, porque el coronel era mucho mayor que ella y además era divorciado. El único que quiso casarlos fue el pastor Elmanood, de la Iglesia Congregacional; los otros ministros se rehusaron por completo porque la sociedad eduardiana encontraba las segundas nupcias de un pésimo gusto". Después, les platiqué que Archibald Butt, ayudante de campo del presidente Taft, se había embarcado en Southampton, tras una estadía en Roma, donde había visto al papa y al rey Vittorio Emanuele. También les conté que había sido el primer secretario de la legación de Estados Unidos en la Ciudad de México.

Era evidente que mis amigas no habían seguido de cerca muchas de las historias de los pasajeros que habían sobrevivido o que habían muerto durante el desastre. En cambio, yo me las sabía de memoria. Me sorprendió que tampoco hubieran leído libros a propósito del hundimiento. Seguramente era una vivencia que preferían olvidar. Tal vez sentían este tema de conversación como una herida que aún no había cicatrizado. Claro, la única que no podía olvidar toda la tragedia era yo, aunque me hubiera convenido hacerlo, mi conciencia me lo tenía prohibido. Me inclinaba más por

recordar la vida de las víctimas que la de los vivos. Esto se debía, quizá, a que había fallecido dos veces, la primera ese 14 de abril y, la segunda, el 22 de noviembre de 1963. Muerta entonces como estaba en el fondo, comencé a contarles lo que a mi parecer es la historia de amor más admirable de la que me haya enterado. Me refiero al final tan conmovedor del matrimonio Straus.

Ida y su marido, Isidor Straus, eran de origen judío alemán, considerados una de las familias más apreciadas de Nueva York. Su deceso en 1912 representó el final de una vida de absoluto servicio y de educación en la comunidad judía, en el mundo de los negocios y dentro del Partido Demócrata de Estados Unidos. Ida Blun era considerada como una persona sumamente cálida y fuerte a la vez. Para todos era un ejemplo como madre de seis hijos y esposa devotísima; además de ser una activista muy entusiasta dentro de la comunidad judía. El abuelo de Isidor Straus había sido un personaje muy importante. Él se llamaba Jacob Lazare y era miembro distinguido de la Asamblea de Judíos Notables instituida por Napoleón I en 1806. Esta fundación estableció lo que después se conoció como Le *Grand Sanhedrin de Napoleon;* sus miembros aconsejaban al emperador cómo considerar a los judíos en sus dominios. El padre de Isidor, Lázaro Straus, inmigrante de Bavaria, también era muy respetado en la comunidad; hablaba perfectamente bien alemán, francés y hebreo. A pesar de que no podía ser el dueño de su negocio, ya que estaba prohibido a los judíos ser propietarios de lo que fuera, abrió una tienda con unos socios. Quién le iba a decir que muchos años después su nieto se convertiría en el dueño de una de las cadenas de almacenes más importantes de Estados Unidos: *Mayc's.*

Dos de mis amigas exclamaron al mismo tiempo que eran clientas de esa tienda y que siempre compraban allí todos sus artículos para el hogar. "¿El dueño fue el que se murió?", preguntó Mildred. "Sí. Y eso que Isidor, no tenía muchos estudios formales porque donde nació no había escuelas para niños judíos. Con el tiempo se convirtió en uno de los hombres mejor informados de su época. Pero más que obtener un reconocimiento social, lo que más le interesaba era la filantropía, especialmente dentro de la comunidad judía. Ida, su mujer, era la presidenta de la casa hogar *Las Hijas de Jacob*, donde atienden a madres solteras y a mujeres mayores. Claro que para lograr sus éxitos, le ayudó mucho ser amigo personal del presidente de los Estados Unidos, Grover Cleveland. Incluso lo apoyó en su campaña de reelección en 1892". Mis amigas me escuchaban muy interesadas. De repente, Mildred

me interrumpió: “Pero ya cuéntanos la historia de amor, Elizabeth, porque ya es muy tarde”. En efecto, ya había oscurecido y empezaba a refrescar.

“El señor Isidor Straus había estado en Europa, porque su salud no era muy buena. Una vez que se recuperó, él y su esposa decidieron regresar a Nueva York donde vivían. Se embarcaron en Southampton, viajaban con su valet y su doncella. Era un matrimonio de muchos años, muy sólido y respetado. La señora Strauss había estado al lado de su marido, en las buenas y en las malas. Por eso cuando el oficial la obligó a subir al bote salvavidas, se despidió de su marido con el corazón hecho pedazos. Lo peor de todo es que él la animaba a que subiera al bote salvavidas 8, porque sus hijos y sus nietos la estaban esperando. Además, le recordó todos los programas sociales que tenían los dos y que había que darles absolutamente seguimiento. El bote 8 estaba a punto de partir, donde por cierto, viajaban la condesa Rothes y la doncella de la señora Straus, Ellen Bird, cuando de pronto, Ida se incorporó y le gritó a Alfred Crawford, ¿se acuerdan de él? Era un *steward*, muy bien parecido. Siempre estaba chiflando. Bueno, pues él era el responsable del bote salvavidas 8. ‘Me quiero bajar. No me quiero ir’. De un golpe detuvieron el descenso de la lancha y Crawford la ayudó a bajar. ‘Hemos vivido tantos años juntos. ¿Dónde iría sin ti?’. El coronel Gracie y otros amigos trataron de disuadirla, pero era inútil. Lo único que Ida deseaba era estar en esos momentos tan fatales al lado de su adorado marido. En seguida, los dos viejos se fueron tomados de la mano a sentarse a las sillas de la cubierta. Luego contaría el coronel Gracie, quien, por cierto, murió de pura tristeza unos meses después del hundimiento, que en la última cena del Titanic, él y los señores Straus tuvieron una extraña conversación, en la que Ida decía que si el barco insumergible llegara a hundirse, ella se quedaría definitivamente con su marido. Él se limitó a sonreír y contó que de novios habían hecho un pacto de amor que nada más podría ser deshecho hasta la muerte. Para que vean ustedes qué clase de ser humano era Ida Straus; antes de que la señorita Bird, su doncella, se subiera al bote 8, fue a buscar sus joyas y su abrigo. ‘Toma, ya no necesito todas estas cosas’. Al llegar a Nueva York, Ellen Bird trató de regresar el abrigo a Sara Straus Hess, la hija mayor de Ida. Sara le dijo que nunca tomaría de regreso algo que había regalado su madre. Por último, queridas amigas, déjenme contarles que el mismo día que murieron Isidor e Ida Straus, murió el caballo que más querían. ¿No les parece una terrible coincidencia? Antes de embarcarse, el señor Straus había

enviado a Bess, su caballo, al rancho en Bedford Hills para que pastara a sus anchas en las enormes extensiones de su propiedad. Bess tenía 6 años y, desde que era un potrillo, había pertenecido a Straus. La noche del domingo 14 de abril, como siempre, lo llevaron a su establo. Al otro día en la mañana, el empleado del rancho, lo encontró muerto. El veterinario nunca pudo decir de qué había muerto Bess, el caballo predilecto de Isidor Straus".

Mis amigas estaban profundamente conmovidas por la historia de amor de los Straus y por la muerte de ese caballo tan leal a su amo. Vi que Middle tenía lágrimas en los ojos. La abracé y le pregunté, con la intención de cambiar el tema de conversación a uno más festivo, por quién votaría en las elecciones presidenciales, si por el republicano Herbert Hoover o por el demócrata Franklin D. Roosevelt. Me contestó que por el segundo; le dije que yo votaría por Hoover. Todas se me echaron encima. Entonces, Amelia contó algo que no sabíamos y que tenía que ver precisamente con el voto de la mujer:

"¿Se acuerdan que el Titanic se comunicaba por cable gracias al invento de Marconi, es decir, el telégrafo sin hilos? ¿Se acuerdan que gracias a su creación le otorgaron el Premio Nobel de Física en 1909? Lo que no se imaginan es que su esposa era una de las principales defensoras del voto de la mujer. Ella se llamaba Inez Milholland, era guapísima. En realidad, los dos eran muy guapos. Cuando los llamaron a juicio para que Marconi explicara cómo funcionaban las comunicaciones del Titanic, sus declaraciones causaron mucha expectación. Todos los periódicos les tomaban muchas fotos y constantemente los ponían en primera plana. Marconi le dijo al juez que los dos telegrafistas del barco eran independientes del capitán Smith. La verdad es que se hicieron bolas y cuando llegó el marconigrama diciendo que el Titanic estaba acercándose a una zona de témpanos de hielo, pusieron el cable bajo los papeles que iban destinados a los demás pasajeros. Los mensajes de los pasajeros tenían prioridad porque ellos pagaban. Los dos telegrafistas del barco sabían que tenían que rendir cuentas de su trabajo directamente a Marconi..."

"Oye, pero cuenta la historia, no te desvíes", me regañó Amelia. "Bueno, pues resulta que cuando tenía 18 años, Inez pronunció varios discursos sobre los derechos políticos de las mujeres. Había desfilado por Londres en compañía de otras activistas con una pancarta que decía: *Voto para las mujeres*. Esta joven participó en el debate que los periódicos empezaron a llamar *¿Votos o botes?* Las jóvenes cuestionaban el grito de *¡Mujeres y niños primero!* Estaba

bien que salvaran a los niños, ¿pero por qué privilegiar a las mujeres? ¿Acaso no estaban luchando por la igualdad? Consideraban que la preocupación del capitán Smith era en realidad un acto paternalista, una forma de tratar a las mujeres como menores de edad. Si las mujeres quieren votar, ¿entonces por qué tenían que haber sido privilegiadas en el Titanic? La caballerosidad en el mar equivalía al machismo en tierra firme, decían Inez y sus compañeras. Por eso un periodista de entonces escribió: 'En lo sucesivo, propongo que cuando una mujer enarbole los derechos de las mujeres, se le responda con la palabra Titanic y nada más'. Otro periodista preguntaba a Inez: 'De haber estado en aquella cubierta, ¿la sufragista habría defendido los derechos de las mujeres o sus privilegios?'. No obstante, vi a muchas mujeres que libremente decidieron quedarse al lado de su marido, aun cuando él insistía en que se salvara. Para esas mujeres, su opción personal fue morir al lado de su marido. Finalmente, la actuación de mujeres como Inez logró su objetivo, porque pocos años más tarde el voto femenino fue aprobado en Inglaterra y en Estados Unidos".

Cuando salí de la reunión me fui con cierta zozobra. A diferencia del periodista que tanto criticó a las sufragistas, cada vez que me acuerdo del Titanic no pienso en el voto de la mujer, sino en los muertos, en todos los que se quedaron en el barco y nos vieron partir con toda la angustia del mundo, pero sobre todo pienso en mi perenne culpa, en mi eterna culpa...

VI
MÉXICO, 1912

México, 1912. México nostálgico después de Porfirio Díaz. México temeroso por el futuro. México aterrado por los zapatistas. También, México afrancesado. México lector de Amado Nervo. México aficionado a los cuplés de María Conesa. En las calles de México había cafés como en París y almacenes de modas inspirados en Francia, como el Palacio de Hierro. Asimismo, destacaban los novedosos "bares", que tenían como modelo los de Estados Unidos, ya existía "La Ópera", uno de los más elegantes. Eran tan populares que cuentan que había uno en cada esquina. En los mostradores había multitudes de gente pidiendo "cocktails", bebidas heladas que podían llevar hojas de menta molidas con hielo. Hasta entonces no se había visto que las bebidas se preparan agitándolas en una coctelera. Los asiduos las tomaban con su popote y se iban a sentar a su mesa para hablar de política, de ópera, de modas y de las actrices más populares. Dicen que los mexicanos de entonces aprendieron la cortesía y las buenas maneras en los bares de la ciudad. Por la calle de Plateros pasaban los novedosos automóviles que todavía sorprendían a los paseantes, no obstante que ya llevaban diez años recorriendo las calles empedradas de la ciudad. Entonces, la capital iba de la colonia Roma al barrio de Tepito, y de San Lázaro a la actual Santa María la Ribera. Con el siglo XX llegó la iluminación eléctrica a las calles de la capital por lo que se jubilaron los antiguos faroles de nafta y trementina. Gracias a los nuevos faroles, la gente se animó a caminar por las calles con más frecuencia. Dicen que antes, a las 8 de la noche, la ciudad de México se apagaba, y sólo se veían las estrellas y alguna que otra vela prendida en las casas. El lugar con más encanto de la ciudad era el cine. En 1906, se inauguró en la calle de Plateros el Salón Rojo. Ahí se vieron las primeras películas mudas, las cintas de aventuras, los *westerns*, y a las actrices de cine mudo. Estas divas

italianas y francesas enloquecían a los primeros cinéfilos. El Salón Rojo gustaba mucho porque en la entrada había espejos deformantes además de que tenía las primeras escaleras eléctricas que llegaron a la ciudad.

Lejos de la capital, saliendo por el Oriente, más allá de los barrios pobres de San Lázaro, estaban los llanos de Balbuena. Ahí se hicieron los primeros experimentos de la aviación mexicana. Veamos esta noticia aparecida en *El Diario:*

> El presidente Madero estimula la aviación
>
> Por última vez en el año podremos hoy en la tarde contemplar en el Aeródromo de Balbuena el grandioso espectáculo de la aviación.
>
> El interés de esta ciencia fue puesto de relieve el jueves pasado por el señor presidente de la República que quiso por sí mismo experimentar la seguridad y la importancia del vuelo aéreo. El alto funcionario dio con ello un estímulo poderoso para el progreso de la ciencia de la aviatoria en México, que con el establecimiento del Aeródromo, en las condiciones en que se ha instalado y la próxima inauguración de la Escuela de Aviación Militar y Civil, ha dado un gran paso y entra de lleno a formar parte de nuestra vida pública.

Para entonces la aviación era todavía una curiosidad, un experimento que venía del porvenir, que todavía parecía muy lejos. “Los aviones son muy peligrosos y jamás sustituirán a los barcos, y mucho menos a los automóviles”, decían algunos desconfiados. Sólo algunas familias de curiosos llegaban hasta Balbuena para presenciar los arriesgadísimos progresos de la aviación. Los habitantes preferían salir a pasear a Santa Anita, en donde se celebraba la Semana Santa, en donde las familias podían pasear sobre lanchas, y en donde se bailaban sones sobre tarimas que ponían especialmente para ello. En cambio, en el otro extremo de la ciudad, en la colonia Juárez, estaba en pleno apogeo el lujosísimo Hotel Geneve. En una guía de viajeros se podían ver las fotos de Guillermo Kahlo, promocionando el restaurante Palm Garden. Curiosamente, en este lugar uno podría sentirse dentro del Titanic, por su decoración, sus largos pasillos y su imponente vestíbulo, tan semejantes al trasatlántico inglés.

El mejor lugar para caminar era el centro de la ciudad de los palacios, como la llamó el barón Humboldt durante un viaje que hizo en el siglo XIX. A lo largo de los años, la ciudad no había hecho otra cosa que agregar nuevos palacios por todas sus calles. Nada menos que para las celebración del Centenario de la Independencia, don Porfirio había mandado construir edificios como el actual Palacio de Bellas Artes y el Monumento a la Revolución, entre muchos otros. Por Plateros caminaban los

lagartijos, los jóvenes desocupados de entonces, que vestían de blanco y que pasaban toda la mañana asoleándose bajo el sol. También era ésa la calle de las prostitutas, quienes rentaban carruajes y se paseaban por ahí todas las noches. Pero sobre todo, Plateros era la calle de los escaparates, de la moda y de los lujos. La Casa de los Azulejos era entonces el Jockey Club, y en contraesquina estaba aún la tienda La Sorpresa. De ahí que ese cuadrante fuera uno de los más conocidos de la ciudad, porque el poeta Manuel Gutiérrez Nájera lo había mencionado en el poema titulado "La duquesa Job":

Desde las puertas de La Sorpresa
hasta la esquina del Jockey Club,
no hay española, yanqui o francesa,
ni más bonita ni más traviesa
que la duquesa del duque Job.

Plateros era la calle favorita de todos los paseantes, de los políticos, de los artistas, de los músicos y de las señoras de sociedad. Por ahí caminaba Ramón López Velarde, quien miraba con sus ojos de poeta a las jovencitas que paseaban por sus banquetas para admirar la ropa de moda. "Estas muchachitas, que para atravesar de una a otra acera se cogen de la mano y construyen así la tímida cadena (a la una, a las dos, a las tres), temen a los automóviles fundamentalmente", escribió el poeta zacatecano. Mientras cruzaban corriendo, estas jovencitas apretaban entre sus manos la medalla de María Auxiliadora.

Una novedad de la ciudad porfirista fueron las bicicletas, por ello una de las canciones más populares del Porfiriato fue precisamente "Las bicicletas", la cual se tocaba todos los domingos en la Alameda. Los capitalinos de 1912 viajaban en sus bicicletas que venían importadas de Europa. Muchos comenzaban a asistir a las carreras de automóviles, pues desde 1904, cuando se celebró la primera de ellas, se convirtió en una de las atracciones de la ciudad.

Se sabe que la gente de la capital no era muy afecta a enterarse de los problemas del país, aunque las noticias llegaban casi de manera instantánea, gracias al telégrafo y a los teletipos. La alta sociedad prefería ir a comer pasteles a El Globo que leer las noticias acerca de Emiliano Zapata. No por eso no se sentía cierto nerviosismo, pues ya entonces los campesinos del sur estaban levantados en armas.

Lo único que parecía no cambiar era la admiración por María Conesa, la famosísima "Gatita Blanca" que cantaba todas las noches en el Teatro Principal. Con su voz nasal y desafinada, con sus

movimientos muy sensuales y, principalmente, llenos de malicia, esta joven actriz era la fascinación de los porfiristas, de los maderistas, de los huertistas y hasta de los zapatistas. Dicen que por los teatros donde actuaba la Conesa se paseó completita la Revolución mexicana, sus héroes, sus traidores, sus matones y sus diputados. María Conesa bailó con don Porfirio, con Madero y con Zapata. En una ocasión en que bailaba con este último, le pidió que le perdonara la vida a unos prisioneros, y Zapata se lo concedió. ¡Cómo no iba a concedérselo si la Conesa era la mujer más admirada en esos días de la Revolución! Dicen que le pagaban 3 000 pesos mensuales. Cuando cantaba sus cuplés de doble sentido, los funcionarios del gobierno llegaban a clausurar el teatro por "inmoralidad". Entonces, todos sus admiradores se cooperaban para pagar la multa y, así, la fiesta de cuplés pudiera seguir. Entonces, la Conesa salía con sus grandes faldas al escenario, disfrazada de Cleopatra y cantaba:

Son las mujeres de Babilonia
las más ardientes que el amor crea;
tienen el alma samaritana,
son, por su fuego, de Galilea...

Se contaba que en 1907, María había llegado al teatro en un Cadillac blanco modelo 1905. El carro era —decían los chismosos— del dueño de los sombreros Tardán. A propósito de esta sombrerería, hay que decir que ahí se fabricaban los sombreros más populares para todas las ocasiones. Una de las modas que logró imponer esta tienda fue la del sombrero alto de terciopelo para los acontecimientos especiales.

Cuando llegaron a la capital, los revolucionarios fueron a ver a la Virgen de Guadalupe en la mañana, y a María Conesa en la noche. Luis G. Urbina, el poeta, era también de sus más fervientes seguidores, por lo que en una ocasión escribió: "El padre nuestro, en boca de esta mujer, sería un atentado al pudor".

¿Y los que no querían ir a ver estas inmoralidades qué hacían? Las personas de educación un poco más exquisita preferían la ópera, les gustaba ver *Carmen* de Bizet, y la danza "habanera" que recordaba las danzas que se bailaban en las fiestas. Había sociedades de conocedores y de compositores. Se representaban *Fausto, Manon, Cavalleria rusticana, Thaïs* y *La Bohème*, pero el éxito de 1912 fue, sin duda, el montaje de *El Barbero de Sevilla*, en la cual cantó la tiple Amparo Romo.

Entonces, las mujeres no contaban, no existían, no podían salir solas a las calles, sólo podían leer las publicaciones que decidieran

sus esposos o sus padres. Todavía no existían las feministas, aunque puede decirse que las actrices del teatro de revista fueron sus precursoras. ¿Qué se pensaba de la mujer en esos tiempos de decencia, de censura y de mucha "doble moral"? Leamos una nota del *Diario del Hogar* titulada "¿Cómo definir a la mujer?": "Geográficamente, es una catarata del Niágara; nos asusta y nos atrae a contemplarla. Astronómicamente, es un astro encantador; físicamente es el Poder Legislativo que se impone al Ejecutivo...". [1]

En 1904, nació *La Mujer Mexicana*, una revista que buscaba "representar las aspiraciones femeninas de integración social y laboral al México de esos años".[2] Durante los dos años que duró esta revista, promovió la educación, la preparación de las mujeres y, en especial, el comportamiento "pudoroso". En sus páginas había recetas de cocina, poemas, biografías y hasta un manual de valores y normas de conducta de mujeres famosas como doña Carmelita Romero Rubio de Díaz, quien escribió artículos de superación para las mujeres. Una de las secciones que más gustaban era la de urbanidad y buenas maneras, la cual publicaba consejos como el siguiente: "El caballero ofrecerá la mano a la señora, para subir al coche y para bajar de él; y de la misma manera, cederá su asiento a una señora a quien haya tocado uno menos cómodo o menos digno". Acerca del respeto que se le debía a las damas en la vía pública, esta revista recomendaba: "El caballero que aborde a una señora, incurriría en una falta imperdonable".[3] Las mujeres que no podían comprar en El Palacio de Hierro, se hacían sus vestidos, y no podían dejar de comprar lo que requerían para su confección en La Estrella de Oriente, la mercería más importante de la ciudad, ubicada en la calle de Capuchinas, ahí las atendía con su calidez característica, don Julián Slim.

Las obras de teatro político eran, por lo común, una serie de chistes contra el presidente Madero. Pero él, consecuente con sus ideas de libertad de expresión, permitía que los dramaturgos se divirtieran a sus costillas. Lo mismo pasaba con la prensa. Como documenta el historiador Alejandro Rosas, la prensa de entonces alegaba que Madero era "ingenuo, incapaz, espiritista, idealista, proclive al nepotismo, débil. Madero era un *loco* que se comunicaba con los muertos".[4] No obstante, era el hombre que encabezaba todas las esperanzas de la Revolución. El 5 de noviembre, cuando tomó posesión de su cargo, la gente se instaló en las calles para presenciar un momento histórico: el primer presidente democráticamente electo, luego de todas las simulaciones que

acostumbraba hacer Porfirio Díaz. Dicen que tal acontecimiento fue una especie de fiesta popular, con fogatas, con campamentos, con músicos que cantaban todo tipo de coplas festivas. La noche del 5 de noviembre de 1911, Madero llegó a Palacio Nacional acompañado de Pascual Orozco y una escolta de revolucionarios fieles a su causa. Por primera vez, un acto político competía en público con el circo y con los toros. A la gente le gustaba ir al Circo Orrín, en donde actuaba el payaso Ricardo Bell, quien era todo un hombre orquesta. Otra de las atracciones era ir al toreo de la Condesa, que se había inaugurado en 1907, a ver a Rodolfo Gaona, el gran torero mexicano, famosísimo porque toreaba vestido de charro. Gaona era conocido como El Califa de León, y era un torero tan notable que incluso triunfó en las plazas de Madrid.

Para ver la toma de posesión de Madero, la gente llegó a la ciudad desde pueblos tan alejados como San Ángel, Mixcoac y Tacuba. No hay que olvidar que muchos mexicanos felices de la llegada de Madero al poder viajaron por tren para presenciar este momento histórico. En la portada de la revista *Multicolor* se veía una ilustración de Ernesto *El Chango* Cabral, en la que se veía a Madero escoltado por Bernardo Reyes y Francisco León de la Barra, como si fueran los Tres Mosqueteros. En la parte baja de la foto se leía lo siguiente: “Estamos en la edad de las locas esperanzas”. Veamos cómo describió José Vasconcelos a este presidente tan excepcional:

> El propósito inicial de Madero era muy distinto al de todos sus predecesores en la política nacional. Pues no predicaba venganzas. Pertenecía a la clase acomodada y bien pudo disfrutar de un larga existencia serena y dichosa. Pero aspiraba a más que a la dicha propia; lo movía el amor de sus compatriotas. Y fue el primero que no empezó su predicación lanzando “mueras”. No era de la familia de los destructores. Y solicitó el concurso de los patriotas, los nobles de espíritu, los civilizados. Todo su corazón lo abrió a la luz y resultó que toda la República le cupo dentro.[5]

Madero no había recurrido a las armas como primera opción sino como último recurso; por eso decidió contender en las nuevas elecciones. El país entero esperó seis meses del gobierno interino de Francisco León de la Barra, antes de saludar a un verdadero presidente constitucional, electo democráticamente.

A la gente le gustaba leer en los diarios, además de las noticias, a los editorialistas más famosos. En las mañanas, en los cafés de la ciudad, todo mundo discutía los aspectos de la política mexicana. En el restaurante Gambrinus se reunían los diputados a platicar, pues se encontraba a unos pasos de Palacio Nacional. Hay que decir

que la época de Madero fue un gran momento de libertad de prensa, pero desafortunadamente los diarios la usaron para calumniar al presidente todo lo que pudieron. Los periodistas como José María Lozano, Querido Moheno y Francisco Olaguíbel lo criticaban y le decían desde "inepto" hasta "traidor". Pero no nada más los periodistas lo criticaban, pues entre los enemigos más despiadados de Madero estaban los caricaturistas. Con toda seguridad, uno de los golpes más grandes contra este político fue la pérdida de popularidad. José Guadalupe Posada fue uno de los que más caricaturizaron al presidente, que lo dibujaba chaparrito, como títere y como corrupto, o bien, limpiándole los zapatos al Tío Sam. ¡Qué injusta fue la prensa entonces! No se imaginaban que Estados Unidos en verdad estaba planeando la caída de Madero, propósito que tenía con varios de los políticos más cercanos al presidente, como Victoriano Huerta.

Las calles tenían todo tipo de sonidos, desde los pajaritos que traían los indígenas a vender a la ciudad, hasta los primeros motores de coches y camiones, los vendedores ambulantes que llevaban agua, pulque, pollos, hielo, y todo tipo de comida. Lo que más llamaba la atención era la música grabada. Hasta Porfirio Díaz, emocionado con este nuevo invento, había grabado un saludo a Edison en el que lo felicitaba por este maravilloso invento. Los primeros fonógrafos se vendían en tiendas especiales. Muchas veces se sacaban a la calle para que la gente pudiera escuchar los discos, uno de los nuevos inventos de Thomas Alva Edison. Un anuncio publicitario de entonces decía: "Algo que notablemente contribuye a la felicidad del hogar: el fonógrafo Edison". En los discos se podían escuchar partes de zarzuelas, canciones mexicanas y danzones cubanos. En muchas familias, las horas del té eran acompañadas con los nuevos fonógrafos. No cualquiera podía tener uno de estos aparatos, pues cuando llegó a la Ciudad de México costaba 120 pesos y, una vez que se pagaba, se mandaba pedir a Estados Unidos, y llegaba 45 días después de la compra. Con el fonógrafo llegó a la Ciudad de México el gran competidor del piano. Todas las señoritas que se respetaran sabían tocar mazurkas, valses y polcas. Pero, poco a poco, el fonógrafo fue ganando la atención de todas las familias. Amado Nervo decía que el mejor trabajo era el de profesor de piano. Nada más había que hacer cuentas y preguntarse ¿cuántos pianos y cuántas señoritas había en la ciudad? "Las suficientes para que un maestro de piano viva holgadamente". Evidentemente, Nervo no sabía que estaba a punto de llegar la época de la música grabada. No obstante, era frecuente ver letreros

en la calle como el siguiente: “El prestigio no se improvisa, se educa. Escuela de modales y oficios para señoritas, aprenda piano y guitarra, con técnica comprobada”.[6]

Ya entonces gustaban mucho las publicaciones policiacas. Los crímenes fascinaban a los mexicanos, quienes querían saber de criminología y, por eso, leían muchas crónicas sobre crímenes famosos en el país y en Europa. Como ya comenzaban a traducirse reportajes extranjeros, todo mundo se emocionaban con las crónicas que hablaban del crimen relacionándolo con la pobreza. Se leían las crónicas del poeta Luis G. Urbina sobre el tráfico de niños, y sobre las familias llenas de “vicio”. Uno de los libros más populares era *La génesis del crimen en México*, de Julio Guerrero, el cual se había publicado en 1901, convirtiéndose en todo un *best-seller*. Este criminólogo decía que la altura de la Ciudad de México hacía que el cielo fuera azul y diáfano, por lo cual los pulmones se llenaban con mayor amplitud. Precisamente la pureza del aire inducía el consumo de drogas como el café, el cacao, el té, el pulque, la cerveza y el vino. El clima de la capital —decía Guerrero— afecta la percepción y el juicio de los mexicanos, transformándolos en gente burlona e irónica, dispuesta a enfrentar la muerte. “Por esta causa, los mexicanos buscan la muerte aprovechándose de cualquier chiste o noticia de los periódicos”, decían los lectores interesados en la ciencia de la criminología. Lo que quería decir ese libro tan científico y tan informado es que los criminales eran los pobres y los indígenas, quienes vivían en la pobreza y tomaban aguardiente. Para controlar el crimen, la Ciudad de México contaba con 900 policías corruptos. A pesar de todo, lograron capturar a algunos peligrosos salteadores de caminos, como el famoso Tigre de Santa Julia, que asolaba la región de Tacuba. La historia de este legendario criminal es contada por Alberto del Castillo Troncoso en “El Tigre de Santa Julia”.[7] La policía descubrió que el Tigre tenía una novia por Tacubaya, así que fueron siguiendo sus pasos, y vieron que la casa de ella estaba rodeada de nopales. Un día en que el Tigre fue de visita, los policías lo siguieron en secreto, y cuando salió a las nopaleras para utilizarlas como baño, lo apresaron entre los nopales luego de años de persecución. El Tigre fue encarcelado y en prisión se volvió poeta:

> Todo el mundo es falso y engañoso,
> la juventud, las fuerzas y el vigor,
> la esperanza, los sueños, todo pasa,
> y la eterna verdad es el dolor.

Este famoso criminal fue fusilado en 1910. Uno de los que

presenciaron el fusilamiento fue el poeta Salvador Díaz Mirón, quien estaba casualmente en la cárcel, porque poco antes le había disparado a un diputado en el congreso.

En Paseo de la Reforma se levantaba el Ángel de la Independencia, el maravilloso monumento que creara el arquitecto Antonio Rivas Mercado. El Ángel fue inaugurado el 16 de septiembre de 1910; al respecto hay un poema de Salvador Díaz Mirón, el gran poeta veracruzano. Él tenía un brazo inmovilizado a causa de un balazo que le dieron durante un duelo. En la otra mano era frecuente que se le viera con una pistola. El día de la inauguración, dijo uno de sus poemas más bellos, uno que se titula "Al buen cura":

¡Hidalgo! ¡No por ducho
excito el estro; que a tu noble hazaña
adeudo un himno; y en el habla lucho
por hacerlo con maña;
y concierto mi voz, que ni con mucho
parece digna de ocasión tamaña!

Desde entonces, ese ángel vuela por entre los cielos de la capital, porque es su ángel guardián, su protector, su guía y su símbolo.

VII
ELIZABETH Y SUS PERROS, LOS AHOGADOS Y LOS SALVADOS

Yo también tengo una excelente memoria, como la que acostumbraba ufanarse el mayor Butt, por tener presente mil 280 nombres. ¿Me creerán que me sé de memoria los nombres de todos los pasajeros de primera, segunda y tercera clase? Los tengo memorizados por orden alfabético. Sé en qué número de bote salvavidas fueron rescatados los que sobrevivieron, y los que se ahogaron, sé si murieron de hipotermia o ahogados. Me acuerdo hasta del nombre de los cinco chinos que aparecieron metidos en unos costales hasta el fondo de un bote salvavidas y que nunca fueron registrados. ¿Por qué acordarse de tantas y tantas cosas que sucedieron hace un siglo? ¿A quién le importa la historia de un buque partido por la mitad? ¿A quién le interesa la historia de las 2 mil 223 personas que estaban a bordo? Porque han de saber que viajaban mil 697 hombres y que 528 eran mujeres y niños. Mi memoria se acuerda de todo; por eso sé que murieron mil 517 personas, incluyendo la tripulación. Sé que, durante dos años, 3 mil hombres trabajaron en la construcción del trasatlántico. Sé que 3 millones de remaches mantenían unida la estructura. Sé que el barco tenía cuatro chimeneas, aunque nada más funcionaban tres, la cuarta era para " la buena suerte" y la "estética". Sé que fueron seis las advertencias que recibió el barco sobre los campos de hielo, pero por desgracia fueron ignoradas; el operador estaba demasiado "ocupado" transmitiendo mensajes personales de los pasajeros. Sé que había 28 personas en el primer bote de emergencia, a pesar de que tenía lugar para 64. Sé que 472 fue el total de asientos que quedaron vacíos en los botes salvavidas. Sé que 300 cuerpos fueron recuperados la mañana siguiente del hundimiento. Sé que Charles Jouhgin, el más borrachín de todo el barco, flotó en el agua por más de dos horas, gracias al calorcito que había mantenido su cuerpo

por el alcohol, hasta que llegó a un bote salvavidas. Sé que mi amiga, Millivina Dean, la última sobreviviente del Titanic, hace cien años, tenía nueve semanas de nacida... Yo la escuchaba llorar. Un día hasta la arrullé y le dije que viviría muchos años. Recuerdo perfectamente bien todo lo que había en la alacena del trasatlántico, muy bien ordenadito. Puestas en fila una tras otra, había 500 tazas para el desayuno, tres mil tazas de té, mil 500 tazas de café, 3 mil tazas para caldo de carne, mil jarras de crema, 2 mil 500 platos para el desayuno, 2 mil 500 platos para el postre, 12 mil platos para la comida, 4 mil 500 platos hondos, mil 200 cafeteras, mil 200 teteras, 4 mil 500 pequeños platos usados en el desayuno, 3 mil para copas de té y mil 500 para copas de café... Todo terminó hecho añicos. Me paso los días y las noches intentando pegar tantos pedacitos que están dispersos por todos los salones, canchas de tenis, camarotes y corredores infinitos de lo que quedó de aquel "hotel marítimo de lujo", que pesaba 45 mil toneladas y medía... Sé que en sus entrañas, el barco transportaba 3 mil 500 bolsas con 200 mil cartas y paquetes que nunca llegaron a su destino, y que seguirán flotando hasta que sean rescatados por un buque más seguro que el Titanic. Por cierto, en medio de ese cúmulo de sobres y de paquetes, se hallaba el manuscrito de un relato de Joseph Conrad titulado "Karain: un recuerdo". El autor deseaba enviarlo a Nueva York. Cuenta la historia de un hombre que, de manera impulsiva, traiciona un código de honor y continúa viviendo bajo el peso de una culpa intolerable. ¿También yo traicioné un código de honor y por eso continuo viviendo bajo el peso de una culpa intolerable?

Quien sí traicionó un código de ética fue Ismay. Bueno, ésa es otra historia, que ya les contaré... Me acuerdo que Edith Rosenbaum perdió sus pantuflas al subir al bote salvavidas 11. Me acuerdo que un pasajero argentino le dio su chaleco salvavidas a Wendy, una profesora inglesa. Me acuerdo que un *steward* me dijo que en el buque viajaban varias personas homosexuales, pero que era un secreto. Me acuerdo haber visto flotando en el mar varios platos a la deriva donde comían los perros. Me acuerdo haber visto, también flotando entre las olas, al Signor Gatti, responsable del restaurante A la Carte, con una cazuela a la mano. También vi flotar sobre el mar la corneta de Peter W. Fletcher, con la que siempre anunciaba las horas de la comida de la primera clase. Su cornetita tocaba una tonadita muy contagiosa, que se llama "The Roast Beef England". Me creerán que hasta me sé la letra:

When mihgty roast beef was the Englisman's food,

It enobled our hearts, and enriched our blood,
Our soldiers were brave, and our courtiers were good,
O! The Roast Beef of Old England!
And O! For old Englands Roast Beef!

¡¡¡Basta, ya basta!!! Pensarán que estoy loca, demente, lunática, tocada, chiflada, enajenada y que, por añadidura, soy una necia. Pensarán que es imposible tener presente tanta información, y que todo lo invento. Y pensarán que he esperado demasiado tiempo para contar todo esto y decir mi verdad. ¿Estaré realmente fuera de mis cabales? No. Por favor, no me juzguen. ¡Entiéndanme! Ése ha sido precisamente mi castigo: recordar con extrema precisión todo, todo lo que sucedió esa madrugada del 14 de abril de 1912. Ésa ha sido mi condena. Sí, mi expiación por haber mentido, por haber querido desconocer lo que no puedo olvidar, porque recordarlo es verme ante un espejo y percibirme tal como soy. ¡¡¡No, qué horror!!! Estoy harta de que mi conciencia nunca cese. Así somos los soldados de la Salvation Army, creemos en el arrepentimiento hacia Dios; creemos que la fe en nuestro Señor Jesucristo y la regeneración por el Espíritu Santo son necesarios para la Salvación. Oh, Dios, ¿por qué me has abandonado?

Para olvidar mi pecado, mejor continuaré acordándome, por ejemplo, de los perros que viajaban en el Titanic. Sé dónde zarparon, de qué raza eran y en qué número de bote salvavidas se salvaron. ¿Cuántos eran, ocho, diez? ¿Cuántos sobrevivieron al naufragio? ¿Cinco? ¿O fueron más? "Ven perrito, no tengas miedo... Ven aquí no te voy a hacer nada... Aquí tengo tu chaleco salvavidas. Te lo mandó, con sus mejores greetings, el capitán Smith..."

Durante cuatro días que duró la travesía los vi pasear por la cubierta F, con su ama o amo de la primera clase. Muchos de ellos practicaban las monerías que harían el 15 de abril, es decir, al otro día del hundimiento, en un desfile canino anunciado con verdadero entusiasmo por el capitán Smith. Ese acto estaba anunciado por todas las cubiertas. Era el acontecimiento más importante de la travesía. ¡Vivan los perros de la primera clase! ¿Por qué será que los de las segunda y tercera no llevaban perros? Por cierto, el capitán Smith adoraba a los perros. Yo vi cuando se despidió en el embarcadero de Southampton de su bellísimo galgo ruso, blanco como la nieve. Yo vi cómo lo acariciaba y le decía cosas bonitas con su voz tan suave. Lástima que el perro del capitán Smith no se embarcó en el Titanic. Él sí lo hubiera salvado y los hubiera rescatado del vapor, del que nunca quiso descender por solidaridad a sus pasajeros que se fueron muriendo, en silencio, uno por uno. Su

galgo ruso hubiera ladrado como supuestamente lo hizo Rigel, el perro negro de raza terranova del primer oficial, Mordoch. Cuenta la leyenda que para alertar al capitán del Carpathia sobre la posición exacta donde se encontraba su amo, Rigel comenzó a ladrar intensamente. ¡Mentiras, mentiras! La historia de Rigel es un vil invento de la prensa inglesa. Son unos pecadores, inventaban ese tipo de historias para vender más periódicos, para estimular el morbo de sus lectores y para crear un romanticismo por la pérdida del Titanic. No es cierto que el perro negro y lanudo nadó durante tres horas en esas aguas heladas hasta el bote número 4 para buscar a su amo. Tampoco es verdad que el pasajero Jonas Briggs lo adoptó y se lo llevó a su casa, sano y salvo. Mentira que el capitán Rostrom, finalmente, ayudó a Rigel a subir a bordo del Carpathia. ¡Qué tan cínicos habrán sido los periodistas ingleses que hasta hicieron retratar a Rigel cubierto de medallas por su supuesto acto heroico!

Lo que sí corresponde a la verdad y nada más que a la verdad fue que cinco mujeres, sobrevivientes del Titanic, salvaron a sus respectivos canes, y otra a su pequeño cerdo en porcelana, ¿en porcelana, en pasta, o era de peluche?, al que consideraba su mascota de buena suerte. También es verdad que Ann Isham, pasajera de primera clase solterona y millonaria, se rehusó a subirse al bote salvavidas sin su gran danés. ¿Acaso era un San Bernardo? Creo que la memoria, después de todo, comienza a fallarme. "Memoria, memoria, ¿dónde estás? ¿Ya no te acuerdas dónde estás? ¿Tendré una memoria muy olvidadiza?" Hagamos una prueba. ¿Cómo me llamo? *Sister* Elizabeth Ramell Nye. ¿Quién soy? Un soldado de la Salvation Army, cuya misión es ayudar a los demás, a los desempleados, a los borrachos y a las prostitutas. No, no la he perdido... Sin embargo, de lo que no me quiero acordar, nomás no me acuerdo. Allí radica mi pecado...

"¡¡¡Guau-guau!!! ¿Dónde estás perrito? ¿Te ahogaste en los brazos de tu ama?" Ann Isham, de 50 años de edad, se rehusó a subirse al bote salvavidas, porque ya no había lugar para su enorme perro; entonces prefirió quedarse en el Titanic y esperar la muerte en compañía de su can. Ella adoraba a su mascota. Todo el tiempo peinaba su largo pelaje y le daba de comer del plato de porcelana de Sevres, que había en el Titanic, rebanadas de *foie gras* y salmón. Contaban que ella dormía en el suelo y el perro en su cama muy bien abrigado con su edredón de plumas de ganso. Decían que lo besaba en el hocico y que lo bañaba con los perfumes que había comprado en París, donde había pasado 6 meses en compañía de su

hermana, comprando una barbaridad de vestidos, porque su padre, Edward Ishan, era multimillonario y socio del presidente Abraham Lincoln. Decían que la última vez que la vieron fue abrazada, con toda su fuerza, de su amadísimo perro. Así la describió Johanna Stunke una pasajera del vapor Bremen. La tarde del 20 de abril, primero vio pequeños puntos blancos flotando en el océano "y un sentimiento de pesar y tristeza invadió a todos los que íbamos en el barco". Muchos años después lo contó de esta manera: "Vimos a una mujer abrazando contra su pecho a un bebé. Varios pasajeros gritaron y algunas mujeres se retiraron de la cubierta casi desmayadas. Había otra mujer en el agua, completamente vestida que tenía entre sus brazos el cuerpo de un perro lanudo". Era Ann Isham y el único amor de su vida, su gran danés.

En cambio, los que sí se salvaron con todo y su perrito fueron Myra y Henry Harper. La mascota se llamaba Sun Yat Sen, como el político, estadista e ideólogo chino. Sun, como le decía su ama de cariño, era un pekinés simpatiquísimo, su pelaje era de color oro. Recuerdo que tenía un collar en piel de cocodrilo. Un día me encontré a Mrs. Harper muy cerca del gimnasio paseando a Sun. Myra era esposa del gran empresario y dueño de la agencia publicitaria, Harper Brothers. Siempre iba vestida impecablemente. En esa ocasión, llevaba un traje sastre cuyo gran cuello y puños eran de astracán gris y blanco, igual que su manguito de mano. Se veía bellísima. Mientras paseábamos me platicó que los antepasados de Sun, databan desde 4 mil años atrás. "Oh, really?", le decía yo, de una forma muy educada, así como si hubiera sido pasajera de primera clase. "Su abuelo perteneció a la corte imperial", me dijo. "Oh, really?", le decía yo, pronunciando un inglés como el de una condesa. "El pekinés es valiente, amoroso, inteligente y muy orgulloso", me dijo. "Oh, really?", le decía yo, sintiéndome una verdadera *lady*. Luego me enteré de que Sun Yat Sen había obtenido el primer premio de Pierpont Morgan Cup en el *show* del Pekín Palace Association. Qué bueno que el pequeño pekinés se salvó del desastre del Titanic, y qué triste que mil 500 pasajeros murieron congelados... Joseph Conrad escribió el 15 de abril en un periódico británico: "... en vista de las muchas víctimas que se quedaron agonizando en el mar, cuyas vidas fueron miserablemente desperdiciadas por nada, o por algo peor que nada: por una errónea búsqueda del éxito, para satisfacer la vulgar demanda de unos pocos adinerados de un banal hotel de lujo —única cosa de la que entienden—y porque un gran buque siempre resulta rentable de un modo u otro; en metálico o por su valor publicitario".

Las que también se salvaron del hundimiento fueron Lady y su adinerada ama, Margaret Bechstein Hays. Yo vi a Margaret llevando en los brazos, bien envuelto en un pequeño cobertor, a su perrito de raza pomeranian, cuyo nombre, curiosamente, quiere decir "junto al mar". Más junto al mar, no podía estar la pobre de Lady, que no dejaba de ladrar con su cola hacia arriba, bien esponjada. "Oh, I suppose we ought to put a life preserve on the little doggie, too", le dijo James Clinch, al pasar frente a Margaret de 24 años. Tanto Lady como su ama se embarcaron en el primer bote salvavidas que estaba listo para irse a la mar. Era el número 7. Tengo entendido que se fue con Gilbert Tucker, su novio, amante, pretendiente o amigo. Pero más tarde se casó con otro, con el físico Charles Daniel Easton. Margaret se murió en Buenos Aires. Si mal no recuerdo había otro pomeranian. También era precioso, sus antepasados habían sido perros de trineo en Islandia. Ya olvidé su nombre pero no el de su dueña, Elizabeth Barrett Rothschild. Recuerdo que para mí esa señora de 54 años era la pasajera más encantadora de todo el barco. Como nunca pudo tener hijos, se volcó totalmente a atender a su perrito. A su marido, el señor Martin Rothschilde, un exitoso fabricante de ropa de Nueva York, no le hacía caso. A tal grado que cuando se subió al bote salvavidas, ni se despidió de él. "¿Y su marido?", le pregunté. "Creo que ya se fue. No lo sé". Los rescatistas no querían llevar a su perro. "Ya no hay lugar, ya no hay lugar", le gritaban los otros pasajeros. Ella se puso furiosa y empezó a dar de gritos. Finalmente, la aceptaron con todo y su perro. ¿Por qué no le habrá dado el lugar del perrito a su pobre marido? Después me enteré de que, al cabo de muy poco tiempo, una carreta lo atropelló en Nueva York.

También se salvaron el chow-chow del señor Harry Anderson, y Kitty, un airedale terrier, del señor J. Astor. En cambio, Frou-Frou de Helen Bishop, que se encontraba en viaje de luna de miel por Europa, se ahogó porque lo dejaron amarrado en la cabina. Ah, cómo ladraba el pobre Frou-Frou. "Help, help", decía con sus ladridos. Yo quería ir a rescatarlo, pero estaba muy ocupada cuidando a los dos niños franceses de quienes me había convertido en su madre salvadora. Ahora que recuerdo, el que también se ahogó en el barco fue Gamin de Pycombre, un bulldog francés, propiedad de Robert Daniel. Por cierto, más tarde me enteré de que Edith Rosenbaum le había dado varios puntapiés al Gamin porque no dejaba de ladrar. Uno de esos puntapiés hizo que se ocultara debajo de la cama. Su dueño, muy amigo de Edith —mi pasajera consentida—, sobrevivió al naufragio y meses después exigió a la

empresa propietaria del Titanic la devolución de los 750 dólares que había pagado por su perro, una verdadera fortuna para la época.

Si bajo a la bodega número 2 de lo que quedó del barco, me encuentro con toneladas de comida que los pasajeros no tuvimos tiempo para comer. "Mmmh... qué ricas langostas, codornices, salmones, truchas..." Allí está también el automóvil Renault 16, de 25 caballos modelo 1912, de John B. Thayery y William Carter. Después del hundimiento pidieron a la Star White Line una indemnización de 5 mil dólares por el coche. Hay noches en que me gusta sentarme frente al volante y tocar la bocina. Imagino que voy por las calles de Nueva York o de París. *Here I come!...*, grito muy fuerte porque sé que debajo del mar no hay policías que me detengan por exceso de velocidad. Todo esto lo figuro mientras sostengo con una mano mi sombrero negro de ala ancha, anudado a mi cuello por un enorme listón rojo. A veces me encuentro a Thomas Andrews, constructor del Titanic, mientras revisa la lista de víveres y objetos en el barco. Con un lápiz muy especial apunta en una libretita de hojas amarillentas: 800 libras de té, 16 cajas de limones, 2 mil 500 libras de jamón, 825 latas de frutas en conserva, 3 mil 900 libras de cereales, 200 gaviotas muertas, mil 50 paquetes de cereales para el desayuno, mil 500 libras de mermeladas, 250 libras de nueces, 350 latas de bizcochos, 200 libras de frutas secas, mil galones de leche fresca, 11 mil 500 libras de queso, 75 mil huevos, 6 mil ratas, 2 mil 800 libras de manteca, 120 cajas de manzanas, 120 cajas de naranjas, 900 libras de uvas, 25 cajas de peras, 150 retratos de familia con su marco de plata, 500 anteojos, 100 cajas de habanos, 4 prótesis, 3 mil 750 libras de tocino ahumado, 300 dentaduras postizas, 900 libras de salchichas, 200 monóculos, 12 y media toneladas de papas, 950 libras de café, 2 mil 500 toneladas de azúcar, 335 libros de condimentos, 544 pintas de encurtido, 500 botellas de salsas, 630 pintas de vinagre, 730 pintas de aceitunas, 900 latas de sardinas, mil 500 latas de conservas vegetales, 700 libras de ciruelas, 300 duraznos, 4 toneladas de cucarachas, 15 cajas de melocotones, 15 racimos de bananas, 55 cajas de toronjas, 2 mil libros y 3 enciclopedias británicas, 200 tapetes persas, 15 mil 500 libras de carne de vaca, mil 350 libras de ternera, 200 pinceles, 50 medallas de guerra, 3 mil 350 libras de cordero, 50 mil palillos de dientes, 10 vibradores, 130 bisoñés, mil 300 libras de cerdo, 600 cortinas raídas, 185 libras de caviar, un traje zuavo, 650 libras de salmón, 2 tortugas, 600 langostas, 3 mil marconigramas, 2 mil 600 libras de ostras, 4 bancos de peces

nadando entre las ruinas, 2 mil 300 postales, 380 pares de botines, 500 libras de almeja, 2 mil playeras con el emblema de la White Star Line, 175 libras de truchas, 500 libras de arenques, 30 mil manteles, 500 libras de rodaballo, 75 muñecas de porcelana vestidas como princesas de Inglaterra, 500 libras de platijas, un pianito de madera, 260 libras de mero, 7 mil 500 baúles y petacas de todos tamaños, 2 mil 500 libras de halibut, 600 libras de lenguados, 800 pares de guantes, 3000 alfombras de baño, 12 mil servilletas de té, 3 mil 500 manteles para té, 7 mil 500 mantas, 8 mil 600 cubrecamas, 7 mil 500 delantales blancos, mil 500 delantales de color, 12 mil 500 paños de cocina, 12 mil paños de limpieza, 430 patos, 160 pavos, 220 perdices, 6 mil corbatas, 650 palomos, 220 faisanes, 3 mil 450 botellas de vino, 2 mil 500 botellas de champagne, mil 500 cepillos de dientes, mil 500 botellas de alcohol, 2 mil 500 pasaportes, 140 botellas de licores, 12 mil 500 botellas de cerveza, 11 mil botellas de agua mineral, 7 mil paquetes de cigarros, 550 cajas de tabaco, 4 mil 500 libras de pescados diversos, 80 máquinas de escribir, 3 mil sábanas y edredones, 110 cajas de pescado en conserva, mil 100 pollos, 2 toneladas de algas marinas, 550 pollos para asar, 115 mil servilletas, 77 patos salvajes, 45 mil fundas de almohada, 3 mil 200 sacos de ropa, 100 mil toallas de camarote, 54 mil toallas de baño, 90 mil toallas de lavabo, y una bitácora que se dejó de escribir a las 11:35 de la noche y cuyas últimas palabras eran: “Sin novedad”. Lo único que no puede agregar a su lista Thomas Andrews son las mil toneladas de hielo que llevaba el barco. Yo vi cómo ese hielo se confundió con los témpanos que flotaban en el Atlántico Norte, la noche del 14 de abril de 1912. ¿Por eso teníamos tanto frío?

Muchos periodistas de la época afirmaban que la historia del Titanic podría escribirse como si se tratara de un largo, larguísimo inventario. Lo que más me impresionaba de todo era el personal doméstico que llevaba el buque. Además de los empleados de la cocina y el comedor, la empresa contrató a carniceros, panaderos, panaderos nocturnos, especialistas en pastelería vienesa, cocineros personales de algún pasajero, cocinero de parrilla, cocinero de pescados, cocinero de salsas, cocinero de sopas, encargado de la despensa, cocinero de carne asada, cocinero hebreo, repostero, cocinero de vegetales, ayudantes de cocineros y camareros, encargados del café, asistentes de repostería, chefs, cocinero de entradas, encargado de los refrigeradores, pinches, encargados de los calientaplatos, mandaderos, trinchadores, lavaplatos, organizador de la cocina, *sommelier*, supervisor del salón comedor,

camareros que servían pasteles, camareros que servían platillos, gerente de la sala de recepción, encargado de la sala de estar, camarero de la sala para fumadores, camarero del café situado en la veranda, administrador del restaurante *à la carte, maître* del restaurante y meseros asistentes. También estaba el señor de la corneta del barco, que convocaba a los pasajeros a la mesa. ¿Cómo se llamaba? En estos momentos se me escapa el nombre, pero ya vendrá...

Y todo, todo lo anterior, ¿para qué? Para nada. Todo esto, incluyendo los huevos, que por cierto también vi flotar en el mar... Allí estaban los pollos, los pescados muertos regresaban a su hogar, los patos salvajes, la tortuga era la que más sufría por el agua del mar tan fría, incluso pensé darle mi lugar. Lo que acabo de decir parece broma, pero no lo es. Juro que vi a la tortuga tratando de nadar. Juro que la vi con lágrimas en los ojos. Y juro que vi su concha totalmente cubierta por el hielo. Para los tiburones, la situación fue totalmente distinta, todo este regadero de comida, para ellos fue un verdadero banquete. Se veían felices. ¿Cuántos refrigeradores habrá tenido el Titanic para guardar frescos tantos alimentos? ¿Quién lavaba los platos de la tercera clase? Qué pregunta tan absurda, después de todos esos muertos, muchos de ellos tal vez ni siquiera probaron un pedacito de salmón o un huevito de caviar...

VIII
LA VIDA DE UN POLÍTICO PORFIRISTA

Ignacio Manuel Altamirano escribió que los mexicanos "viajan poco, y los que viajan no escriben ni publican sus memorias". Lo escribió en 1883, cuando hacer un viaje de Puebla a la Ciudad de México duraba ocho incómodos días en coches de los tiempos de la colonia: "Las personas de las provincias centrales hablaban de México como nosotros hablamos hoy de Pekín o de Singapur; y en cuanto a las de los Estados del norte o del oeste de la República, como Chihuahua, Durango, Sonora y Sinaloa, pensaban mucho antes de emprender un viajecito a la metrópoli, que duraba cinco meses, si es que dejaban concluirlo los salvajes que atacaban las caravanas en los desiertos".

Manuel R. Uruchurtu nació en la ciudad de Hermosillo, el 27 de junio de 1874, en una región peculiar, como escribió él mismo acerca de Sonora: "Todavía hace poco más de veinte años, era llamado el Estado Torpe, tal vez con bastante motivo". Lejos de la capital, Hermosillo era un lugar casi despoblado y a merced de las epidemias. Sonora —decía Uruchurtu— estaba atada de pies y de manos a causa de los yaquis, que mantenían una abierta confrontación con el gobierno mexicano. Como asentó Fernando Benítez: "El noroeste de México es un mundo cortado del resto del país, un mosaico de tribus que siempre combatieron a los invasores".

En agosto de 1883, cuando Manuel tenía apenas nueve años, llegó a las costas de Guaymas el vapor Newern. La gente esperaba con mucha emoción este barco tan moderno que venía desde el puerto de Mazatlán. Lo que no se imaginaban era que entre sus mercancías venía oculta la infección de la fiebre amarilla, una enfermedad que por primera vez arribaba a Sonora. Como entonces había un ferrocarril que unía Guaymas con Hermosillo, la fiebre amarilla viajó rápidamente hasta la capital (sin contar con que era

la temporada más calurosa del año, lo que propició que la epidemia se difundiera por las principales ciudades). Al respecto escribió Uruchurtu: "Sólo en Hermosillo hubo 81 defunciones en septiembre, y 128 en octubre, comenzando a decrecer en noviembre y diciembre, para desaparecer el mal a fines de este mes a causa de la baja temperatura".

Pero hablemos de la familia Uruchurtu, de esta antigua familia vasca de militares y juristas. Uruchurtu es un apellido que significa "Lugar de avellanos", árbol propio de los climas húmedos, cuyo cultivo prolifera en España. Don Pedro Mateo, quien nació en 1775, en Zaragoza, España, fue el primero de los Uruchurtu en llegar a Sonora. Cuando pisó por primera vez el puerto de Guaymas, hacia 1810, tenía 32 años. A don Pedro Mateo le tocó vivir la invasión napoleónica a España. El 2 de mayo de 1808, el ejército francés trató de invadir Zaragoza, pero la ciudad resistió heroicamente a lo largo de tres meses, a pesar de que las fuerzas francesas eran notablemente superiores en número y armamento. Casi todos los Uruchurtu murieron en la defensa de su ciudad, nada más se salvó Pedro Mateo, quien salió huyendo de la ciudad, cojo, manco y tuerto. Entonces, partió a América, ya que no hay que olvidar que, habiendo sido guerrillero, es muy probable que hubiera una recompensa por su captura. Meses después, estando en la ciudad de México, decidió irse a California. Por alguna razón, al llegar a Sonora, decidió suspender su viaje y quedarse a vivir en la Villa del Pitic, la actual Hermosillo.

Justo en esta ciudad, la capital del estado, nació su hijo Mateo (1815-1905), quien fuera el tercero de ocho hermanos. Don Pedro Mateo fue uno de los grandes terratenientes de Sonora. Cuentan que empezó a trabajar primero como agricultor y como comerciante hasta llegar a ser empresario de transportes y prestamista. En esa ciudad se casó con una joven de nombre Dolores Días Gámez, también oriunda de Hermosillo. De su hijo Mateo hay que decir que se distinguió por luchar del lado de los liberales en la batalla de Guaymas, en 1854, cuando un aventurero francés, Gaston de Raousset-Boulbon, llegó a Guaymas con un ejército de 400 soldados, con la pretensión de lograr la independencia del Estado y luego convertirlo en una república independiente. Este francés vanidosísimo, que se ostentaba como aristócrata, tenía la idea de regenerar un lugar al que creía hundido en la degradación y en la anarquía. Pero, el 13 de julio de ese año, los habitantes de Guaymas se levantaron en armas contra los invasores y lucharon contra ellos hasta que lograron aniquilarlos. La verdad es que los mexicanos se

unieron de manera improvisada y formaron una pequeña tropa a las órdenes de José María Yáñez. Uno de los tenientes que lucharon en esa batalla fue Mateo Uruchurtu, el padre de Manuel, quien tenía entonces 39 años. Parece que Mateo no se casó joven, pues veinte años después habría de nacer su hijo Manuel. También en Sonora nacieron sus otros hijos, Alfredo, Gustavo Adolfo y Remigio.

Manuel proviene de esta familia de antepasados militares. Sin embargo, él se sintió completamente atraído por el derecho: desde que era muy joven decidió que sería abogado. No obstante, su madre le pidió que fuera profesor, así es que primero estudió en la Normal, antes de dedicarse a las leyes. En 1897, estaba inscrito en la Escuela Nacional de Jurisprudencia, en la Ciudad de México, aunque más adelante llegó a la Escuela Libre de Derecho de Xalapa para reponer unas materias que no había pasado en la capital. El 10 de mayo de 1899 se tituló como abogado con una tesis en la que hablaba sobre el artículo 14 de la Constitución.

Cuando Manuel llegó a Xalapa se hospedó en el Gran Hotel que estaba situado en la avenida principal de la ciudad. Ciertamente, no había muchas ocupaciones en el lugar, así que la gente pasaba mucho tiempo asomada a los balcones, viendo pasar las recuas de mulas que venían de las haciendas cercanas. Pasaban también los aguadores con sus enormes tinajas, en donde transportaban agua a las casas del centro. Por las calles de Xalapa pasaban cargadores que lo mismo llevaban un piano que un ataúd o conducían manadas de borregos. Eran muy comunes los vendedores de pollos y las pajareras que traían sus jaulas llenas de aves.

Hay que decir que el Gran Hotel de Xalapa no era para nada un hotel cualquiera; por el contrario, era el típico edifico porfiriano, lujoso, afrancesado y ostentoso. En las revistas de entonces se podía leer que se estableció en 1890, que era de primera clase y representaba uno de los edificios más hermosos de la ciudad: “Se halla muy bien amueblado y alumbrado en todas sus partes por la luz eléctrica. El comedor es grande y la comida excelentísima. Los coches o tranvías pasan por la puerta del referido hotel, en conexión con todos los trenes del ferrocarril interoceánico. Bodega bien provista de vinos importados”.

Sí, desde los balcones del Gran Hotel, Uruchurtu podía ver los cerros de la ciudad y el cielo siempre nublado de Xalapa. No imaginaba que en la casa que se encontraba exactamente frente al balcón de su *suite* vivía una joven maravillosa que se llamaba Gertrudis Caraza Landero. Poco a poco se dio cuenta de que una joven bellísima se asomaba todas las mañanas a su balcón, para

darle de comer a sus pájaros. En una de aquellas ocasiones en que Gertrudis metía la mano a las jaulas para cambiar el agua y ponerles sus vainas de alpiste, a Manuel se le ocurrió escribir un recado y hacerlo bolita. Sin que ella se diera cuenta de dónde provenía, Manuel aventó la bolita de papel. Dicen que ella comenzó a leer el recado con una sonrisa de timidez pero también de curiosidad. Así, Manuel volvió a aventar papelitos durante muchos días, hasta que un día decidió saludarla. Primero nació una amistad entre ellos; Manuel la saludaba desde lejos, con mucha timidez; pero poco a poco, conforme pasaban los días, comenzaron a visitarse. Todas las mañanas se saludaban desde sus ventanas. En las noches antes de dormir, lo último que veía este joven estudiante era el balcón de Gertrudis. Para entonces, Manuel le escribía largas cartas de amor.

Manuel y Gertrudis se enamoraron casi al instante. Todavía no terminaba su carrera de abogado, cuando ya le había propuesto matrimonio a su novia. El mismo año en que se tituló, en 1899, se casó con Gertrudis en la catedral de Xalapa, y tuvo a su hija, María Dolores, la primera de sus siete hijos. Después vinieron Manuel, Amparo, León, Armando, Joselín y uno más, del que no sabemos el nombre. Poco después de casarse, los jóvenes esposos se fueron a vivir a la Ciudad de México, a la colonia San Rafael.

En el ámbito profesional, Manuel fue fiel toda la vida a Ramón Corral. Fue su guía, su ídolo, su político perfecto, su modelo a seguir, su candidato, su afición, y, sobre todo, su obsesión. Nada le daba más ilusión que encontrarse a don Ramón en la Cámara de Diputados o en la calle de Plateros. Manuel se sabía de memoria las campañas militares de don Ramón y sus discursos. Desde que sus hijos eran muy pequeños, Manuel les contaba cómo don Ramón Corral había derrotado a los yaquis y capturado a Cajeme. Cuando llegó a la vicepresidencia, en 1904, Manuel fue el primero en felicitarlo. Fue el primero en escribir sobre él, hasta dedicó un libro para promover su candidatura a la vicepresidencia, *Comentarios de actualidad*, el cual apareció en 1903. Ya entonces mucha gente se preguntaba si Corral podía ser un sucesor de Díaz. Claro que Manuel pensaba que sí, que era el sucesor natural y el más capaz.

Corral era uno de los más obsesivos perseguidores de Ricardo Flores Magón y uno de los más interesados en los negocios mineros de Sonora. Era un gobernador autoritario y un espléndido negociante, ya que hizo contratos mineros con los inversionistas extranjeros en su estado. Manuel no estaba nada desencaminado en sus apuestas políticas, pues a partir de 1904 Corral era

prácticamente el segundo hombre más importante de México; además de ser vicepresidente era el principal de los Científicos, es decir, los políticos que trataban de justificar un gobierno fuerte y autoritario a través de políticas científicas.

Con mayor razón, Manuel le pidió a Corral que le bautizara a su hija Amparo. Ese día se hizo una misa en el Sagrario de la Catedral. Corral bajó de su oficina que estaba en Palacio Nacional y caminó a la Catedral.

Poco antes de partir a Europa, el 21 de enero de 1912, Uruchurtu estrenó un nuevo despacho en el edificio La Mexicana, que estaba en Isabel La Católica. Entre los trabajos que realizaba como abogado, podemos referir que fue representante legal de la Calumet and Sonora of Cananea Mining Company, gracias a lo cual esta compañía petrolera pudo lograr contratos en Sonora para comercializar petróleo crudo. Quizá el caso que más le apasionaba a Manuel, como a muchísimos juristas, fue el del Chamizal, un pequeño terreno de 243 hectáreas ubicado en la frontera de México y Estados Unidos, justo entre Ciudad Juárez, Chihuahua, y El Paso, Texas. Entre 1864 y 1868, el río Bravo empezó a cambiar de rumbo y dejó el Chamizal del lado de Estados Unidos. Desde entonces, comisiones y comisiones se reunieron para tratar el caso de este territorio. Estados Unidos afirmaba que el Chamizal le pertenecía porque en los tratados se había acordado que la división política de los dos países estaba definida por el río Bravo; en tanto los mexicanos argumentaban que en realidad los países debían de respetar los planos que ya estaban trazados. Los embajadores de México en Estados Unidos llevaron siempre sus inconformidades ante el gobierno norteamericano. En 1884, se firmó el Tratado de la Línea Fija para acordar que el territorio de México y Estados Unidos seguiría siendo el mismo aunque el río se comenzara a mover de manera caprichosa. Pero Estados Unidos seguía afirmando que el Chamizal le pertenecía, por lo que en 1895 se tuvo que organizar una Comisión Internacional. Aunque los comisionados de los dos países fueron al Chamizal a medir y a discutir, no llegaron nunca a un acuerdo, así que pidieron que hubiera un comisionado que no fuera de ninguno de los dos países para servir como árbitro. México pensaba que no podían elegir a cualquier persona, sino que sólo un jefe de Estado podía decidir en este caso. Así que las negociaciones se interrumpieron por años, hasta que Enrique Creel fue a Estados Unidos y propuso una comisión mixta de los dos países, presidida por un jurista que decidiera el gobierno de Canadá. Ya para entonces habían aparecido dueños al Chamizal de las dos

nacionalidades, sobre todo personas que traían títulos del gobierno de Texas afirmando que eran dueños del terreno. En enero de 1911, se formó finalmente una Convención de Arbitraje. Don Porfirio nombró a un distinguido político tabasqueño, Joaquín D. Casasús, para que presidiera la comisión mexicana. Entonces estaba estipulado que cada uno de los comisionados podían tener un secretario que los representara. Fue entonces que Casasús nombró a Manuel R. Uruchurtu, quien era entonces diputado por Sinaloa, para que fuera al Chamizal. Manuel llegó con una lista de peticiones que decían que la línea que divide México de Estados Unidos era fija e inamovible. Después de varios días de discusiones, en los que Uruchurtu estuvo ayudando a Casasús, el fallo le dio la razón a los mexicanos, el 15 de junio de 1911, es decir, 20 días después de que Porfirio Díaz había abandonado México con rumbo a París. Don Porfirio se enteró de que su comisión había ganado el pleito; sin embargo, Estados Unidos se tardó 51 años en reconocer el fallo, y todavía 6 años más en entregar el Chamizal a nuestro país.

Mientras Casasús y Uruchurtu medían el Chamizal y discutían sobre los caprichos del río Bravo, las fuerzas de Francisco I. Madero rodearon Ciudad Juárez. La ciudad estaba defendida por el general Navarro, quien lo hizo tan bien que Madero dio la orden de cesar el fuego. Uno de sus hombres, Pascual Orozco, estaba en la peluquería cuando se enteró de que Madero planeaba abandonar el cerco de la ciudad y salió corriendo a medio rasurar; fue a buscar a Pancho Villa, que también estaba en la ciudad, y en sólo dos días tomaron Ciudad Juárez. Desde ahí, le telegrafiaron a Porfirio Díaz para preguntarle si estaba listo para renunciar. El dictador contestó con un telegrama diciendo que renunciaría antes de que acabara el mes. A unos pasos de donde estaba la comisión del Chamizal, se encontraban Madero y José María Pino Suárez firmando con los representantes de Díaz el tratado que decidía el destino de México.

De todas sus actividades políticas, lo más importante en la vida de Manuel Uruchurtu fueron las distintas veces en que resultó electo diputado: de 1902 a 1904 fue diputado suplente por Sonora; de 1906 a 1908, por Jalisco; de 1908 a 1910, fue diputado propietario por Sinaloa y Secretario de la Comisión Permanente de la Cámara. Estos últimos cargos los repitió de 1910 a 1912. Entre las principales actividades que desempeñó como diputado, hay que recordar que promovió el Convenio de Aprovechamiento de las Aguas del Río Lerma (1906-1907) y los proyectos de reformas y adiciones a varios artículos constitucionales, en 1911, durante su último periodo. Entonces organizó y presidió el ciclo de

conferencias Los Derechos del Hombre, en las cuales se abordó el artículo 1 de la Constitución. Estas conferencias se realizaron en el Casino Obregón de Tacubaya. Afirma Alfredo E. Uruchurtu, sobrino de Manuel, que su tío estaba consciente de que la renuncia de Díaz era necesaria para el país, como se puede ver en esta carta firmada el 25 de marzo de 1911:

> Ayer, a las 4:00 pm, renunció en masa el gabinete del general Díaz, merced a la presión norteamericana que exige formas radicales para acabar con la insurrección. El presidente, que está ciego para ver que la única reforma radical que satisfaría a una gran porción del país es su retiro del poder, ha oído con cierta complacencia la sugestión de que esa reforma estriba en cambiar sus ministros y los gobernadores de los estados.

Por entonces, la Cámara de Diputados estrenaba su sede en el edificio ubicado en la esquina de Donceles y Allende, lugar en el que don Porfirio rindió protesta cuando se reeligió por séptima ocasión. Ahí también le tocó a Manuel presenciar la toma de protesta de Francisco León de la Barra y de Francisco I. Madero.

Madero comenzó a gobernar el país el 6 de noviembre de 1911, poco antes de que Manuel partiera hacia Europa, como representante del Congreso en actos oficiales por Europa. En sus últimos meses como diputado, se hizo amigo de don Guillermo Obregón, quien era entonces presidente de la Comisión Permanente.

Es cierto que existen pocos testimonios de la actuación de Uruchurtu en la Cámara, pero podemos destacar la noticia publicada por *El Diario*, el 2 de diciembre de 1911. Gracias a esta nota sabemos que Uruchurtu defendió en la tribuna a varios periodistas que todavía escribían a favor de Porfirio Díaz y en contra de Madero. Uruchurtu, furioso, llamó a los ministros de Gobernación, de Guerra y de Justicia, para que se presentaran a comparecer en la Cámara y para que explicaran por qué esos periodistas habían sufrido un atentado. Desafortunadamente para Manuel, ninguno de los tres secretarios se presentaron ante los diputados, sólo mandaron decir que no tenían idea de qué estaba hablando el diputado. El día en que ocurrió esto en la Cámara, Uruchurtu dijo que él no era amigo del presidente Madero. Ya desde entonces, muchos diputados pensaban que podía haber un golpe de estado; en particular, pensaban que el presidente estaba en contra de la Constitución.

Quizás lo último que hizo Manuel antes de partir a Europa es lo que dice el diario *El Imparcial* del 9 de febrero de 1912. Por esta publicación sabemos que a Uruchurtu le preocupaba la cercanía de Zapata en la capital; al ver que el país atravesaba por una situación

difícil, pidió que el Congreso convocara a sesiones extraordinarias. Sí, Uruchurtu se fue de México con esa preocupación, pues por un lado estaba un gobierno al que consideraba nocivo; y, por otra parte, estaba una sublevación a la que tenía una especial reticencia. Veamos cuáles fueron las palabras que utilizó la última vez que subió a la tribuna:

> Para ser franco debo sostener, en consonancia con el sentir general del país, mientras no se demuestre que estamos en un error, que las faltas de éxito se deben a las torpezas del Ministro de la Guerra que ha puesto su inepcia técnica, administrativa y política a la altura de la eficacia de Emiliano Zapata para llevar a cabo impávido, y a sangre fría, sus desmanes, desde el fatídico 24 de octubre del año pasado en que asomó sus huestes inmunes en las vertientes de este lado del Ajusco, es decir, a tiro de cañón de esta capital.

Desde 1910, Uruchurtu planeaba viajar a Europa por un motivo importantísimo para él. Tenía un hijo pequeño, enfermo de reumatismo, y no soportaba ver los continuos dolores que sufría en sus huesos y articulaciones. En las cartas que le enviaba a su padre, Mateo, le hablaba de su hijo, de su enfermedad, sobre todo de sus enormes deseos de curarlo en los hospitales europeos: “Todos estamos bien; sólo mi pobre Nel con su eterno reumatismo dado a la trampa, pero yendo a la escuela con mucho valor”. Por desgracia, a principios de 1911, Manuel escribió las siguientes palabras, también dirigidas a don Mateo: “Al llegar ésta a tus manos ya habrás tenido conocimiento del fatal desenlace que ha tenido la enfermedad de mi adorado hijito, y del cambio que, por ese motivo, sufren mis proyectos relativos al viaje que tenía en perspectiva para procurar la salud de ese pedazo querido de mi alma”.

A principios del año siguiente, Manuel viajó a Europa, pero ahora no por motivos familiares. Fue en una comitiva oficial para presenciar actividades legislativas en Inglaterra, España y Francia. También albergaba la esperanza de ver a Porfirio Díaz, y a su gran amigo Ramón Corral, ambos exiliados en París. Quién sabe si a este último lo pudo visitar, pues Corral estaba cada vez más enfermo. Desde 1900 se decía que lo habían operado varias veces de la garganta a causa de un padecimiento muy grave. Nadie sabía que Corral en realidad estaba muy enfermo de sífilis, enfermedad que terminaría con él a finales de 1912.

Por su parte, Manuel estaba preparándose para regresar a México. Se cuenta que antes de salir hacia el país, una gitana le leyó la mano y le dijo: “Tú vas a emprender un viaje del cual ya no volverás”. Pero Manuel para entonces ya nada más pensaba en llegar a Cherburgo y subir al Titanic, no se imaginaba que,

efectivamente, ya no iba a regresar de ese viaje...

IX
ELIZABETH Y SUS LUNAS DE MIEL

Hoy me comunico con ustedes con una estrella de mar pegada en la frente, desde lo que queda de mi cabina número F-33. Desde aquí observo a través de una barbaridad de agujeros pasar a miles de peces, caballitos de mar, delfines y ballenas. A pesar de la oscuridad, llegan hasta donde me encuentro algunos destellos de las estrellas del hemisferio norte. Gracias a su luz, me puedo mirar en el espejo de mano de marfil que perteneció a la señora Astor, quien al regalármelo antes de que subiera a su bote salvavidas me dijo que era un emblema de la verdad que tenía el poder de luchar contra las influencias diabólicas. Lo que no me dijo por las prisas es que era mágico. Sí, en mi espejo todo el día se refleja la luz de la luna y todas las lunas de miel que hubo en el Titanic. ¡Es mágico! Veo a mis tres amigas que compartieron conmigo el camarote F-33. Sigo sus paseos. Veo cuando van de compras, cuando van al templo y hasta cuando se duchan las veo por mi espejo. Lo que más me conmueve es ver todas las lunas de miel que se frustraron a causa de la tragedia; a raíz del hundimiento hubo muchas viudas.

Recuerdo especialmente a una pareja. Eran los recién casados más felices de todo el barco. Cada vez que se paseaban por la cubierta de primera clase, se les veía tomados de la mano con una sonrisa muy angelical. El señor Marvin tenía 19 años y su esposa 18. Acababan de pasar su luna de miel en Inglaterra. Desde el principio, el nombre de la señora Marvin figuró en la lista de sobrevivientes, pero nunca aparecieron noticias de su marido.

El señor Marvin era hijo del director de una de las empresas cinematográficas más grandes de Estados Unidos, y estudiaba para ser ingeniero. Los padres de la novia eran muy ricos, y como regalo de boda su madre le dio 2000 dólares. Los tenía guardados en una carterita roja en forma de corazón. Un día me la enseñó y me dijo que con el dinero, al llegar a Nueva York, compraría su cama

matrimonial y una estufa. Sé que la señora Marvin se llevó la cartera seguramente en la bolsa de su abrigo, porque tengo años buscándola, sin éxito. A menos de que se la hubiera dado a su marido para que se la guardara en el interior de su corazón.

Aquí en mi espejo mágico, veo otra luna de miel, la del señor Edward Beane y la señora Ethel Beane. Ellos viajaban en segunda clase. Tenían su camarote muy cerquita del nuestro. Por las noches, escuchábamos unos ruidos muy extraños que venían de su cabina. Luego venían las carcajadas y muchos murmullos. Como no podíamos dormir ni Mildred Brown, ni Selena Rogers Cook, ni Amelia Lemore, y menos yo, empezamos a imaginar todo lo que sucedían en las lunas de miel. “Las recién casadas nunca son felices en su luna de miel”, dijo Selena. “Es verdad, por lo regular siempre terminan bañadas en lágrimas por haber perdido su único jardín secreto, su virginidad”, añadió Amelia Lemore. Mildred nos contó que su madre no se acordaba si en su luna de miel se había consumado el matrimonio, o si había sido muchos años después de casada. Todas nos reímos, mientras la pareja de recién casados seguía moviendo el barco. A lo mejor debido a su vaivén, fueron ellos los que desviaron la ruta del Titanic, hasta llevarlo cerquita de los campos de hielo.

Por lo que a mí respecta, preferí no contarles mi maravillosa luna de miel. Para que no sintieran lo que se llama “la mordida de la envidia”, además, no me hubieran creído. Oh, Dios mío, perdóname por acordarme de cosas que me distraen de todas mis culpas. Perdóname por ser tan egoísta y por no compadecer con toda mi alma a las viudas que tuvieron, hace cien años, una luna de miel que duró menos de un minuto.

El que también se acababa de casar en Inglaterra una semana antes de embarcarse era el señor Sedgwick, ingeniero en la empresa St. Helens Electricity Works, de Lancashire. Me contó que estaba muy contento porque lo habían contratado para ir a trabajar a una empresa muy importante en México. Yo no sabía dónde estaba México en el mapa. Le dije que era muy ignorante y que me hablara de ese país tan extraño. “Están en plena revolución”, comentó entre divertido y preocupado a la vez. Era claro que tampoco sabía mucho acerca de ese país, porque enseguida empezó a contarme que, en septiembre de 1882, Thomas Alva Edison había inaugurado la primera planta generadora de energía eléctrica de la historia. “La que dotó de electricidad a 85 hogares gracias a que se encendieron al mismo tiempo 400 lámparas. Meses después, Nueva York era iluminada con 10 mil bombillas. ¿Se da cuenta de lo que representa

esta revolución tecnológica?", me preguntó. "Oh, yes! It's wonderful!", le respondí. Luego, me contó que había dejado a su mujer en Inglaterra, porque no quería que corriera riesgos con los mexicanos revolucionarios, muchos de los cuales todavía se iluminaban con lámparas de queroseno. Pobre señora Sedwick, se quedó viuda y, seguramente, en una absoluta oscuridad.

En mi espejo, *my mirror*, aparecen todos los artículos que se escribieron en *The Daily Mirror*, mi periódico preferido, a propósito del hundimiento. Leo el que escribió Mr. Walter Winans, deportista millonario: "¿No es extraño que le cobren a un pasajero 870 libras por el mejor camarote del Titanic, y que no le puedan proporcionar un bote salvavidas privado? Estoy seguro de que eso sería más rentable que darle tal cantidad de ornamentos inútiles. Por cierto, los Titanes desafiaron a los dioses y fueron arrojados al mar, de modo que bautizar así a un barco era de mal agüero".

Leo otra pequeña nota que afirma que 48 por ciento de los sobrevivientes eran hombres. Escribe el reportero, cuyo nombre aparece borrado en mi espejo, que muchos de esos hombres pasarían el resto de su vida intentando justificar su supervivencia, cuando tantos otros habían perecido. Así le sucedió exactamente al presidente ejecutivo de la empresa White Star Line, J. Bruce Ismay, quien pasó toda su vida tratando de justificar por qué se había salvado en el plegable C, cuando hubo muchos otros hombres que murieron como héroes. ¡¡¡Síííííííí!!! Murieron como hombres, como caballeros y como víctimas de mentiras, de muchas mentiras. ¡¡¡Me consta!!! Me consta que así fue respecto a muchos pasajeros que cedieron su lugar, que cedieron su chaleco salvavidas y que cedieron su vida por los demás. Esos hombres no son como Ismay. No son como esos pasajeros que se vistieron con faldas de mujer para subir a los botes salvavidas, para entrar en la consigna del capitán Smith: *"Mujeres y niños, primero"*. No son como esos pasajeros que dejaron a su esposa en el barco a punto de hundirse, con tal de tomar su lugar en el bote salvavidas y no volverla a ver nunca más. ¡¡¡Cuántos héroes y cuántos villanos!!! En el hundimiento del Titanic se condensa toda la condición humana, con sus miserias y sus generosidades. Pensemos en el noble final del operador de la emisora Marconi; en el capitán Smith, erguido con orgullo y en soledad, antes de entregar su vida a las olas. ¡¡¡Cuántas viudas y cuántos huérfanos quedaron en Southampton, en Canadá y en Estados Unidos!!! No nos olvidemos de los pasajeros de la tercera clase, esos que no hablaban inglés, y que no entendían cómo ponerse los chalecos. Muchos eran libaneses, sirios, suecos y chinos.

Todavía veo a los maridos despidiéndose de su esposa con un pañuelo blanco, y asegurándole que se reencontrarían en Nueva York, que para festejar su regreso irían a bailar. Gracias a mi espejo veo a la mujer resuelta a permanecer al lado de su marido como la señora Straus; a un niño solito y lloroso que de pronto se encontró en el fondo de su cabina. ¿Se habrán olvidado de él sus papás? Veo a los oficiales de mayor rango, valientes como ellos solos, bajando los botes salvavidas y cuidando que no maltrataran mucho al barco más bonito del mundo. "Si sigue usted destruyendo con esa hacha la puerta de su cabina, lo voy a reportar a la empresa White Star Line", escucho que dice un joven oficial. Allí, están mis músicos de la orquesta que tocaron sin parar para disipar el desasosiego. Tocaron hasta que el último bote se marchó. Tocaban el réquiem dedicado a las almas que le rendían cuentas a su Creador: "Más cerca, oh Dios, de Ti". El señor W. T. Stead publicó un libro especial de himnos, fue el primero en revelar que "Más cerca, oh Dios, de Ti" era uno de los favoritos del rey Eduardo. La autora, Sarah Flower Adams, de Great Harlow, Essex, murió en 1848. La letra es preciosa. También me la sé de memoria porque me la canto todas las noches para expiar mis pecados.

Dios de la misericordia y de la compasión
contempla con piedad mi dolor;
escucha el triste espíritu quebrado
postrado a tus pies quejarse...
Sostenme en las poderosas aguas,
mantén mis ojos en las cosas de arriba
probidad, expiación divina,
paz y amor eterno.

¿Qué pasó? ¿Por qué se hundió el Titanic, si era completamente insumergible, si representaba la modernidad del siglo XX, si se había construido con la mejor tecnología, si...? Espejo, espejito, tú que todo lo sabes dime ¿qué pasó? "Mi querida *sister* Elizabeth Ramell Nye, respecto al hundimiento de tu barco, te tengo un secreto. No se lo digas a nadie; después de escucharlo, por favor, olvídalo para siempre. Es un secreto que me confió, hace muchos años, la esposa de Lightoller. Me dijo que en el juicio del senado inglés se interrogó a Robert Hichens, el oficial que estaba al mando del timón en el momento en que el Titanic chocó con el iceberg. Tuvo que contestar 492 preguntas. Lo malo es que Lightoller también mintió. Hace poquito me lo confirmó su nieta. Ambos marinos le ocultaron al comité investigador lo que ocurrió con William Murdoch. Murdoch era el encargado de la vigilancia, el que

avistó el iceberg antes que nadie y el encargado de ir al timón a dar la orden de que se cambiara el curso del barco para no chocar. Entonces, entró al cuarto del timón y gritó que dieran vuelta a la izquierda, pero Hichens dio vuelta al lado contrario. La nieta de Lightoller me dijo que en los viejos barcos, si se giraba el timón hacia un lado, el barco se dirigía hacia el lado contrario. En la época en que se hundió el Titanic, eso ya había cambiado, pero muchos marinos todavía estaban acostumbrados a seguir las órdenes según el método antiguo. Eso quiere decir que, en medio del pánico, pudo haber existido una equivocación en el timón que hizo que el Titanic se dirigiera con más fuerza hacia el iceberg. Al parecer, Ismay le dijo a Lightoller que, si se revelaba la verdad, la compañía White Star Line quebraría. Por eso, todos los que sabían algo al respecto fueron obligados a guardar silencio. Sí, si se descubría que todo había sido un error humano, la reputación de la White Star se hubiera hundido más rápido que el Titanic, además hubiera perdido la indemnización del seguro... Hichens se salvó del hundimiento gracias a que se subió en el bote salvavidas 6. Cuando se sentó, le dio la espalda al Titanic. Ismay y Hichens fueron las dos únicas personas que se negaron a contemplar el hundimiento del barco. Pero no digas estos secretos. Desde hace cien años las personas que los sabían sufren terriblemente, porque no lo quieren decir, todavía sienten culpa con la White Star, con los muertos, y con los sobrevivientes, que hubieran sufrido todavía más al enterarse. Los hombres que estuvieron esa noche en el timón tienen los remordimientos más horribles y más deshonrosos".

Tengo la impresión de que mi espejo, mi espejito también leyó el libro de Frances Wilson acerca de juicio de Ismay. Ese secreto ya lo había leído en sus páginas. Hace poco, incluso, le volvieron a hacer otra entrevista a la nieta de Lightholler, en un periódico, y dijo exactamente lo mismo que cita la autora del libro que tanto me obsesionó.

Lo interesante de mi espejo mágico es que no nada más me muestra lunas de miel exprés, sino que a través de su pequeña luna puedo ver las noches de amor de la cabina que yo quiera. No es que sea muy indiscreta, lo que sucede es que a veces aquí en el mar, me siento tan sola que no hay duda que el amor es la mejor compañía. Aparte del matrimonio Straus, hay otra historia de amor verdaderamente conmovedora. Se trata de una pareja distinta a la mayoría que viajaba en el buque. Él, de 25 años, era el único negro de todo el barco, y ella de 22 años, tenía la piel blanca como el marfil. Él se llamaba Joseph Philippe Lemercier Laroche y había

nacido en Haití. Siendo Joseph todo un héroe, inexplicablemente es de los pasajeros más olvidados del trasatlántico. Incluso en los múltiples archivos de la *Encyclopedia Titanica*, que suelo consultar todas las mañanas para revisar la lista de nombres de los pasajeros sobrevivientes y así verificar si en efecto Elizabeth Ramell Nye se salvó. El otro día me fijé que se referían a Joseph como el "Forgotten hero who saved his family", lo que me pareció sumamente injusto, porque me consta todo lo que hizo para salvar a su esposa, Juliette Lafargue y a sus dos hijas, Louise y Simonne. El ingeniero Joseph Lemercier era un verdadero *gentleman*, siempre muy atento con todo el mundo, siempre impecablemente vestido con su chaleco color arena, acostumbraba pasearse por la cubierta de la segunda clase, orgullosísimo de su pequeña familia. Joseph había hecho estudios de ingeniería en Beauvais y luego en Lille, Francia. Con el tiempo se convirtió en un destacado ingeniero del metro. Andando el tiempo, Joseph se volvió maestro de matemáticas y de física en el Liceo Cap-Hatien. Sí regresó a su país, pues en Francia padecía discriminación racial, lo cual le impedía ocupar un puesto bien remunerado. Pues bien, en mi espejo, en una ocasión vi cómo se amaban Joseph y Juliette, cómo se decían las cosas de amor más bonitas que he escuchado en mi vida. Él le decía *mon amour*, y ella, mon *cheri*. Las tres noches que pasaron juntos en el buque antes de que se hundiera, él le recitaba poemas del amor.

La mer aime le ciel: c'est pour mieux lui rediré,
a *l'ecart, en secret, son immense tourment,*
que la fauve amoureuse, au large se retire,
dans son lit de corail, d'ambre et de diamant.

Una de esas noches, escuché que Juliette le anunció que estaba esperando bebé. Joseph se puso feliz. Llamó a sus dos hijas y les dio la buena noticia: "Muy pronto, quizá vayan a tener un hermanito". La noche del sábado 13, Joseph y Juliette se amaron como nunca. Su cabina se llenó de luz y dejaron entrar, a través del ojo de buey, a todos los pececitos, conchas del mar y lunitas de miel todas garapiñadas. Unas horas después de esa apasionada y tiernísima noche de amor, los amorosos se despedían para siempre con su respectivo chaleco salvavidas: "A *bientot, ma cherie!.... I y aura de la place pour tout le monde, va, dans les embarcations... Veille sur nos filletes... A bientot!"*.

Juliette nunca más quiso hablar acerca del hundimiento del Titanic. Nunca daba entrevistas y jamás hablaba de lo que había sucedido la noche del domingo 14 de abril de 1912 con sus dos hijas. No fue sino hasta 1994, cuando su hija Louise accedió dar una

entrevista a M. Olivier Mendez, uno de los miembros fundadores de la Asociación Francesa del Titanic. Publicó su entrevista en el diario *La Presse de La Manche:* "Mi hermana mayor, mi madre y yo, estuvimos seriamente marcadas. Mi madre no quería hablar de lo que había pasado; sin embargo, toda su vida, conservó en su corazón las últimas imágenes del hundimiento. Fuimos indemnizadas hasta 1918, de allí que hubiéramos pasado terribles penurias. Mi madre nos educó odiando los trasatlánticos, por eso no pude ir al primer encuentro que organizó la Sociedad Histórica del Titanic en Boston".

"Joseph, Joseph, quiero que aparezcas en mi espejito y me digas si ya te reuniste con tu amada Juliette. Has de saber que fuiste un héroe porque sobre tu vida elegiste salvar la de Juliette y la tus dos hijas. Tu amada se fue muriendo poco a poquito hasta que desapareció a los 90 años. Tus dos hijas nunca se casaron. Sin embargo, tu hijo, porque tuviste un hijo, es decir, el bebé que fue concebido en el Titanic, fue varón tal como se lo habías anunciado a tus dos hijas en el Titanic. Él sí se casó y tuvo muchos hijos. Por último, quiero que sepas que en la estación marítima Cherburgo, el señor Mendez puso una placa dorada y brillante, en donde aparece tu nombre en letras grandes: *Pour un gran héros, mort dans le Titanic, le plus beau bateau du monde, Joseph Philippe Lemercier Laroche*. Tu hija Louise fue quien la develó el 19 de abril de 1996. Quiero que sepas, igualmente, que de los 21 franceses que se embarcaron en Cherburgo, nada más se salvaron 16, entre los que estaban Juliette, Louise y Simonne Lemercier".

Juro que en aquella ocasión se me apareció Joseph, y juro que vi su rostro bañado en lágrimas... Espejito, espejito, dime que soy la más bella de todo el Titanic, dime que aún conservo mi pelo color trigo, mis ojos color miel y mis labios carnosos y sensuales. Dime que mis facciones se mantienen muy finas y que no he cambiado físicamente ni un ápice desde el primer día en que me subí al barco. Dime que no me he hecho viejita, que sigo muy alta, con la espalda muy derechita y que continúo conservando mis manos largas y una piel muy suave. Dime que mi cuello largo no tiene arrugas y que mis dientes blancos como las perlas están igualitos. Espejito, dile a *sister* Elizabeth que sigue siendo la más hermosa de toda la segunda clase y que, a pesar de que todo el día como las deliciosas galletas del Titanic, no he engordado un solo kilo de más. Dime, dime algo espejito, porque con tanto silencio me voy a volver loca...

X
“EMBARCÓME…”

Casi no llega. Sí, por tantito y don Manuel pierde el tren. Si no hubiera sido porque, excepcionalmente, ese miércoles 10 de abril de 1912 se retrasó unos minutos, lo deja y no llega a embarcarse a Cherburgo. Lo que sucedió fue que la cena de despedida en el Ritz y el paseo al borde del Sena se habían prolongado demasiado. Por ello cuando regresaron al hotel para tomar un taxi, no había. Seguían en huelga. Por fortuna, Yves Limantour le había pedido a su chofer que lo esperara, de lo contrario Manuel R. Uruchurtu no hubiera podido llegar a la estación de trenes y, como consecuencia, nunca hubiera llegado a Cherburgo para embarcarse en el Titanic. Hubiera perdido una oportunidad única: ser testigo del viaje inaugural del trasatlántico más lujoso y grande de toda la historia marítima. Por suerte, a esas horas de la madrugada, en las calles de París no había prácticamente nada de tránsito. Finalmente llegaron a la Gare Saint Lazare.

El diputado se veía pálido y un poco incómodo, no estaba acostumbrado a beber vino, ni mucho menos acompañado con 12 caracoles, como los que se animó a pedir en la cena de despedida. Es cierto, le supieron a gloria, pero una hora después estaba pagando su exceso. Tan mal lo vio su amigo Guillermo Obregón, que hasta le propuso ayudarlo con su pequeña maleta de mano.

A esas horas, en la Gare Saint Lazare ya se sentía un enorme bullicio de pasajeros y empleados de la estación que llegaban poco a poco. Entre bostezo y bostezo, los propietarios de los cafés quitaban el candado a las rejas de sus establecimientos. Otros recibían las largas canastas con las *baguettes* y los *croissants* muy calientitos. En los quioscos ya aparecían los periódicos del día. En algunos de ellos, en su sección Internacional, se referían “a la seria herida que no sanaba del ex presidente de los Estados Unidos, el coronel Roosevelt. Los médicos prescribieron que el enfermo no

debe ver ni hablar a ninguno durante varios días". Muchos pasajeros caminaban muy aprisa detrás de los carritos de los maleteros. Eran tan altas y pesadas las montañas de baúles que se habían acumulado en los portaequipajes, que apenas si los cargadores podían empujarlos hacia los andenes. En uno de esos carritos, entre torres de maletas, baúles y bolsas de lona, se encontraban los dos baúles del pasajero de la clase Pullman, Manuel R. Uruchurtu. En el más grande estaba su ropa, y en el mediano, había guardado los regalos para sus siete hijos, "sus pollitos", como los llamaba. A su hijo León le llevaba un traje de zuavo, uniforme de infantería del ejército francés; a Armando, uno igual pero con un par de botas. A su hija Lola, le había comprado en Londres un saquito de casimir, y a Amparo, una falda escocesa y un pequeño piano de cola que le había pedido hacía tres navidades. A los demás les compraría en el barco unas "porqueriítas" —como él decía—, pues prácticamente, ya no le quedaba dinero. Sin embargo, llegando a Nueva York, a su hijo Nel le compraría una bicicleta.

Casi no le dio tiempo a Manuel de despedirse de sus amigos. Como de rayo se subió al vagón del tren. Una vez que llegó a su lugar en clase Pullman, saludó muy amablemente a los demás pasajeros que ocupaban la misma cabina y bajó la ventana para agradecerles a sus amigos todas sus atenciones. "No dejes de escribirnos para contarnos tu experiencia en el Titanic. Oye, aquí tienes *Le Figaro* de hoy para que no te aburras", le gritó Guillermo Obregón a la vez que le alcanzaba el periódico a través de la ventana. *"Bon voyage!"*, le deseó con una sonrisa amistosa, José Yves Limantour.

Poco a poco el tren se fue alejando hasta dejar atrás la estación. Yves Limantour miró su leontina Elgin. No fue sino hasta ese momento que se percató de que era tardísimo o tempranísimo (según se quisiera ver), eran ¡las cinco de la mañana! Aunque le había advertido a su esposa, doña María, que llegaría tarde, se preguntó si no estaría un poco inquieta. "Me da gusto que Manuel se haya ido tan contento. Es muy buen muchacho. Ojalá que salga senador por Sonora. Por cierto, ¿por qué se fue Manuel tan temprano, si había un tren especial, el *New York Express* para los pasajeros del Titanic que salía a Cherburgo a las 9.40 am?", le preguntó Limantour a Guillermo mientras se encaminaban hacia el coche Renault. "Estaba lleno. Ya no había boletos, por eso nos vimos obligados a comprar uno para la madrugada", respondió. Al salir de la estación, donde unos momentos antes habían entrado de noche, descubrieron una frágil, delicada y hermosa luz tenue que

anunciaba el nuevo día.

Mientras el tren se deslizaba, Manuel hacía como que leía el periódico, cuando en realidad lo que quería era presentarse ante sus compañeros de viaje. No sabía cómo hacerlo sin que se viera forzado. De pronto descubrió dos grandes carteles metálicos con la publicidad de la White Star Line. Eran bellísimos. En primer plano aparecía el imponente trasatlántico, luciendo sus cuatro chimeneas. Manuel miró el *affiche*, sonrió sintiéndose muy gratificado. "Gracias, Guillermo", pensó. Los mismos, pero más pequeños, se encontraban pegados contra el respaldo de algunos asientos. Varios vagones del tren habían sido destinados con el nombre *New York Express*, especialmente para los pasajeros de primera clase del buque. *"Will you join us on the Titanic?"*, escuchó que de pronto le preguntaba, muy amablemente, la señora que estaba enfrente con un enorme sombrero cubierto de plumas de avestruz. *"Yes, I will and I'm very thrilled"*, contestó el diputado con cierta timidez a la desconocida pero "muy entusiasmado". Gracias a sus lazos con las empresas mineras y petroleras estadounidenses, Manuel hablaba un poco de inglés. Además del francés, en el colegio de Hermosillo, como sucedía prácticamente en todas las escuelas del norte, los alumnos que así lo deseaban podían tomar clases de inglés complementarias. Sin embargo, el idioma extranjero que más le gustaba a Uruchurtu, sin duda, era el francés. "Did *you know that the Titanic is the biggest ship ever built?"*, inquirió su nueva compañera de viaje. *"Yes, I'm aware and ready to check it"*, añadió. El marido de la norteamericana separó los ojos de su diario y agregó, *"I just hope that the scotch on board is single malted"*. Los tres sonrieron, un poquito menos la esposa ya que no le gustaba que su marido hiciera evidente su gusto por el *whisky*. Manuel se sentía más cómodo con el francés, lo había aprendido desde niño con una maestra francesa que vivía en Hermosillo, Sonora. Uno de sus libros de cabecera era *Las fábulas de La Fontaine*, donde encontraba que las moralejas en verso eran lecciones de vida fundamentales para comportarse en sociedad. Su fábula preferida era "Las dos cabras", que cuenta cómo un día dos cabras, por no darse el paso en un puente, son llevadas por la corriente. Lo que para entonces no sabía Uruchurtu era que la señora que le acababa de preguntar si tomaría el Titanic se llamaba Margaret Tobin Brown, esposa de J. J. Brown, un multimillonario dueño de minas de oro en Colorado. Los Brown estaban muy bien relacionados con la *high society* norteamericana, es decir, con los nuevos ricos. Tan era así que acababan de pasar la Navidad con uno de los Astor, uno de los hombres más ricos de Estados Unidos. En el

caso de Molly —como la llamaban— no nada más era admitida en ese círculo tan poderoso, sino además admirada por su inteligencia y sentido del humor. Cuando sus hijos eran aún muy jóvenes, Molly participó en el movimiento feminista de Leadville, Colorado. Del mismo modo, formó parte de la National American Women's Suffrage Association, dedicando todo su tiempo a la cruzada sufragista. Con el mismo entusiasmo con el que promovía el voto de la mujer reunía fondos para la construcción de la catedral de la Inmaculada Concepción y del hospital de San José. Trabajaba con el juez Ben Lendsey y apoyaba orfanatorios. No contenta con todas sus actividades, estudiaba literatura, lenguas extranjeras y arte dramático. Ocho años antes de que la mujer obtuviera el voto en Estados Unidos, Molly fue la primera mujer candidata para senadora, es decir, que cuando se embarcó en primera clase en el Titanic, la señora Margaret Brown ya era toda una personalidad. Era tan arrojada y tan ingeniosa, que después de la tragedia del Titanic declaró en un periódico: *"I'm unsinkable"*. Después de muchos años se estrenaría una obra de teatro intulada *La insumergible, Molly Brown.*

Manuel R. Uruchurtu hojeaba su *Le Figaro*, sintiéndose todavía un poquito indigesto. "¿Cuál sería la moraleja de La Fontaine respecto a los caracoles? ¿Sería tal vez que se comen muy rápido, pero se digieran con mucha lentitud?", reflexionó con cierto humor el diputado. Desde que era muy joven padecía del estómago. Seguramente, se debía a que Manuel era de un carácter más bien aprehensivo. Cuando se enfrentaba a momentos tensos en la Cámara, tendía a ponerse muy nervioso. Incluso sus congéneres trataban de hacerlo entrar en razón: "Tranquilo, Manuel, serénate, no vale la pena que te sulfures por una situación que no está en tus manos". Una de las características de su personalidad era su sentido del deber, "dar cumplimiento hasta las últimas consecuencias" era su consigna. Siempre terminar lo que se empieza: estudiaba sus proyectos con absoluto rigor. Había tres cosas que desagradaban profundamente a Manuel: la traición, la hipocresía y la mentira. Tal vez odiaba estos tres defectos, porque tenía que luchar perennemente contra los oportunistas. Cuántas veces tuvo que soportar deslealtades, falsedades y engaños. "Mire, don Manuel, si quiere usted ser un político destacado, tiene usted que tragar muchos sapos y hacer que los otros traguen más", le decía su guía moral Ramón Corral. Precisamente porque habiendo sido cuatro veces diputado, durante años, tuvo que tragar muchos sapos, los mismos que ahora le daban tanta lata en el estómago.

Uruchurtu trataba de hojear el diario con mucho cuidado, temía que con el ruido que hacía al cambiar las hojas pudiera despertar a la bellísima señora que se encontraba a su lado, totalmente dormida.

Se trataba de Lady Duff-Gordon, de 48 años; ella también se dirigía a Cherburgo para embarcarse en el Titanic, con su marido, el terrateniente inglés, millonario, *sir* Cosmo Edmund Duff Gordon. A los 18 años, Lucy se divorció de su primer marido, James Stuart Wallece en 1880. A pesar de que el divorcio se había instituido en Inglaterra desde hacía muchos años, el de Lucy en Londres causó un verdadero escándalo. Entonces resultaba impensable que una mujer de sociedad osara tomar las riendas de su vida entre sus manos. Eso fue exactamente lo que hizo Lucy: al encontrarse sola, con un hijo y sin un centavo: abrió una *boutique* de ropa. Sus diseños tenían tal personalidad que muy pronto su nombre se convirtió en un referente obligado entre las señoras de la época "eduardiana". Las señoras de sociedad empezaron a comprar vestidos "Lucile". Cada diseño era único. Para 1900, en Londres esta firma de alta costura era una de las más importantes y famosas. Era la Coco-Chanel de Inglaterra. The Maison Lucile tenía clientas como Margot Asquith, condesa de Oxford, quien más tarde sería la reina María, esposa de Jorge V. En 1910, Lucy abrió una sucursal de su *maison* en Nueva York; en 1912, inauguró su *boutique* en París y, en 1915, expandió su imperio en Chicago.

No fue casual entonces que lo primero que le llamara la atención a Uruchurtu al entrar a la cabina fuera la vestimenta extremadamente sofisticada de Lady Duff Gordon. Para esa mañana un poco fresca, Lucy llevaba una estola gris sobre un traje sastre negro, el cual combinaba perfectamente bien con una blusa de escarola *beige* de seda. Su largo collar de perlas hacía juego con sus aretes de "calabacete", cuyas perlas estaban bordeadas con brillantes. Además del exquisito gusto que tenía para vestirse, otra de las características de Lucy era descubrir el mejor perfume que correspondiera a su personalidad; para ese año, Lady Duff se había vuelto adicta al aroma L'heure blue, de Guerlain. "No te deberías de poner tanto perfume, mujer, hasta mi *roast beef* me sabe a su aroma", le decía su marido, harto de que toda la casa, el vestidor, la sala, el comedor y hasta la cocina, oliera a Lady Duff.

Por más que Manuel R. Uruchurtu trataba de concentrarse en las noticias que publicaba ese día el periódico, no podía hacerlo, se encontraba demasiado nervioso. No sabía si finalmente su primo, Luis Caraza, le había dado el dinero que le pidió por carta para su

esposa. No sabía si Ramón Corral realmente lo apoyaría para la senaduría de Sonora. Y no sabía si la situación en México terminaría por resolverse para el bien de todos los mexicanos. Estaba en estas cavilaciones, en tanto hojeaba su periódico, cuando de repente sus ojos se toparon con una pequeña nota en la página 26 que decía: "El General Díaz es agasajado en Madrid, en donde depositó una ofrenda floral en la tumba del Gral. Prim. El ex presidente estuvo acompañado por el poeta Amado Nervo, encargado de los Negocios de México, en España". Entre las muchas espinitas que llevaba don Manuel en el corazón respecto a su vieja a Europa, había dos que aún le provocaban un cierto dolor: no haberse entrevistado con don Porfirio Díaz en Madrid, y no haber visto al poeta Amado Nervo, a quien tanto admiraba. Dos veces lo buscó sin suerte. El último día que estuvo en Madrid lo volvió a buscar, pero sólo se encontró con una carta que le había depositado el poeta en su habitación en el hotel Ritz: "Me disculpo por no haber podido recibirlo. Pero en Madrid, las ocupaciones me tienen aislado. Los asuntos de la legación me traen de un lado para otro. Quisiera ver más amigos mexicanos, pero desafortunadamente, sólo tengo citas con españoles para tratar asuntos de negocios. Nada me hubiera gustado más que dedicarle a usted una tarde de conversación. Espero que en su siguiente visita podamos encontrarnos. Cordialmente, Amado Nervo". Le gustó tanto la carta que la guardó en su libro de poesía de Antonio Machado que había comprado en Madrid.

La noticia de don Porfirio Díaz lo conectó de inmediato con su patria. ¡Cómo la quería! ¡Cómo la añoraba! Y, ¡cómo quería seguir luchado por ella! El paisaje de la campiña francesa, el ruido y el movimiento del tren, hicieron que poco a poco Manuel se pusiera nostálgico. En el fondo, Uruchurtu era un gran romántico, idealista y soñador. Sin el menor esfuerzo empezó a acordarse de muchas cosas. Recordó el día que paseaba al lado de su mujer, a dos predios de la iglesia, y que pasaron frente al número 71 de la calle Santa María la Ribera, en donde se encontraba un cartel en la puerta ofreciendo clases de piano. En lo que entonces se había convertido prontamente en la actividad artística de las señoritas de las colonias San Rafael, Santa María y San Cosme, donde vivía la familia Uruchurtu, las lecciones de piano eran fundamentales. Por eso le compró el pequeño piano a Amparo, su segunda hija, a quien le detectó grandes aptitudes musicales. No importaba si tendría que pagar entre 8 ó 10 pesos por lección, o 16 a 20 pesos mensuales. Lo importante era que aprendiera la técnica y las piezas del repertorio nacionalista y europeo. Desde que era niño siempre le había

gustado el piano. Cuando empezó a trabajar, su gran ilusión era comprarse un piano de cola de la marca Foerster. Esta gran fábrica de reputación universal, fundada en el año 1859, había obtenido el Primer Premio en todas las Exposiciones que se habían presentado. "Mandamos catálogo ilustrado GRATIS a toda persona que lo solicite. Venga y enamórese de un Foerster. Lo esperamos en Plaza Factor México, local 9".

De toda la familia Uruchurtu Caraza, la primera que había acudido a las clases de piano, después de mucho discutirlo dado el reducido presupuesto familiar, fue su esposa Gertrudis, sonsacada por la señorita Refugio Chambón, hija del empresario don Hipólito, dueño de los almacenes Rebozos Chambón. Esta tienda estaba en la misma calle de la Iglesia de la Sagrada Familia, en el número 21 de las calles de Orizaba, donde Gertrudis adquiría las sedas y rebozos para todas las ocasiones. La amistad comenzó a hacerse cada vez más cercana con doña Refugio, una gran amante del piano. Ambas comenzaron a frecuentar la escuela de piano para señoritas del maestro Marroquín. Lo que motivaba la idea a la señora Caraza de Uruchurtu de aprender las artes pianísticas era transmitir a sus hijos y esposo el gusto del repertorio clásico para que, en un futuro, alguno de los descendientes tomara la vocación e interés por el piano. Así fue; muchos años después, su hija Amparo llegó a ser una gran intérprete de Chopin.

La llegada del Titanic a Cherburgo estaba prevista a las cuatro de la tarde. Sin embargo, desde la una, empezaron a avisar a los pasajeros que el vapor llegaría una hora más tarde, debido al incidente que se había dado en Southampton, donde dos buques estuvieron a punto de tener una colisión, uno de ellos el New York.

Para entonces, ya estaban listos el Nomadic y el Traffic, los dos transbordadores que llevarían a los pasajeros al Titanic, que medía 269 metros de largo; 28 de ancho y 53 de altura. Todo esto pesaba 46 mil toneladas, por lo tanto, era imposible que pudiera atracarse en el muelle. Estos dos transbordadores, manejados también por la White Star Line, estaban íntimamente relacionados con la historia del Titanic, ya que fueron los que transbordaron a los 274 pasajeros hasta el trasatlántico.

El diputado Uruchurtu llegó a la estación de Cherburgo cerca de las 11 de la mañana. La estación marítima, de estilo arquitectónico *art deco*, se acababa de inaugurar; en ella se podían encontrar todas las compañías navieras de Europa. Allí también se habían instalado las oficinas de la White Star Line, con sus dos transbordadores, el Nomadic y el Traffic. A esta estación eran llevadas las enormes

bolsas del correo postal que serían distribuidas a otros barcos.

Los demás pasajeros, tanto de la primera como de la segunda clase que zarparían en el Titanic y que habían salido de París a las 9:40 de la mañana, llegarían hasta las 3:30 pm. Antes de abordar el buque, Manuel tenía entonces mucho tiempo que perder. Por ello se dirigió a la Salle des Pas Perdus, donde compró algunas "porqueriítas" para sus hijos, una mascada con la imagen del Titanic, para Gertrudis, y una tarjeta postal con la fotografía coloreada del vapor, para su madre. En ella le escribió que estaba a punto de abordar un "palacio flotante", y que en cuanto llegara a Hermosillo, le platicaría con lujo de detalles todo lo que vio, comió, escuchó, y especialmente lo que aprendió, porque como bien dice la frase célebre: "Los viajes ilustran". Le dibujó una flechita y se encaminó a la oficina de correo, donde compró varios timbres con el rostro de la reina Victoria. Después se dirigió a la sección de telégrafos y allí puso un cablegrama para su hermano Remigio, el benjamín de los diez hermanos Uruchurtu, con el que mejor se llevaba y al que más confianza le tenía. Con una caligrafía muy bonita, escribió con letras mayúsculas: "EMBÁRCOME".

A las 5 de la tarde, los 142 pasajeros de primera clase y los 30 de segunda fueron invitados a abordar el Nomadic. El pasajero mexicano no daba crédito del espectáculo que representaba la embarcación de tantos pasajeros. Por un lado, veía desfilar parejas vestidas de una forma sumamente elegante, como era el caso del millonario Johan Jacob Astor y su joven esposa Madelaine, así como Benjamin Guggenheim, George Widener, Charlotte Caderza, y otros multimillonarios de la época que intrigaban a medio mundo por su glamoroso estilo de vida, su muy sofisticada forma de vestir, sus *hobbies* totalmente excéntricos, sus costosísimos automóviles último modelo y, sobre todo, por su exquisito gusto y su *savoir faire*. Por allí estaban también los pasajeros latinoamericanos, llenos de vida, entusiastas y felices de abordar un vapor tan excepcional. Unas redes gigantescas subían al barco toneladas de equipaje. De vez en cuando se detenía la pluma debido al peso. Allí iban los 16 baúles que llevaba la reportera de moda, Edith Rosenbaum, con varias muestras de las colecciones de primavera-verano 1912. Esto se lo platicó la misma Edith a Manuel mientras esperaban el llamado a abordar. "Si yo pierdo mi equipaje, pierdo mi trabajo y con él mi prestigio".

El primero en aparecer en el muelle fue el transbordador Le Traffic: en él abordaron 15 pasajeros de la primera clase, 9 de la segunda y 102 pasajeros de la tercera clase. Entre los de la primera

iba Uruchurtu; a él le tocó ver cómo los estibadores subían al barco dos bicicletas que pertenecían al Mayor G. T. Noel y a su hijo; ocho cajas, una enorme que contenía una motocicleta que estaba a nombre de M. G. West; 1 385 bolsas con correo; otra moto sin caja cuyo dueño era M. Rogers, y un canario en su jaula, el cual viajaba con un boleto que había costado 5 chelines a su dueño M. Rogers. Después del hundimiento del Titanic, se supo que, desafortunadamente, el canario también se había ahogado.

Una vez que los dos transbordadores se alejaron del Titanic, los 142 pasajeros de la primera clase fueron llamados para que finalmente abordaran. Para ello tuvieron que pasar por una pasarela, ayudados por los oficiales de la White Star Line. Es probable que la pasarela haya tenido algo extraño porque de cada lado la sostenían diez marineros, como si no hubiera sido muy segura. Edith Rosenbaum se quejó en sus memorias del recibimiento de la tripulación, a tal grado que quería bajarse del barco, pero no lo hizo a causa de sus maletas. Un oficial le dijo que si se quería bajar del barco no había problema, que lo hiciera, pero que le advertía que su equipaje sería entregado hasta Halifax. Edith no se bajó, permaneció en el barco, aunque no quedó muy contenta. El hecho de que estuviera la pasarela tan insegura le dio mala espina.

Tres veces se escuchó el silbato del Titanic. En el muelle había una multitud de gente que había ido a despedir a sus familiares, y en especial a presenciar la botadura de un trasatlántico como no había otro igual en el mundo. En esos momentos, Uruchurtu se encontraba platicando en la proa con el que sería su verdadero compañero de viaje a lo largo de cuatro días, un uruguayo de nombre Ramón Artagaveytia, el cual era simpatiquísimo. A lo lejos se escuchaba una armónica tocar *La marsellesa*. Eran exactamente las 8:10 pm.

El primer día en el Titanic, Uruchurtu se puso su abrigo que había comprado en París; se alzó el cuello forrado de terciopelo y salió de su habitación a dar la vuelta por el barco. A las 11:30 am, el Titanic llegó a Queenstown, Irlanda. Debido a que el puerto no era lo suficientemente grande para acoger al Titanic, el barco echó anclas a 2 millas (3 km) del puerto de Queenstown, y durante toda la mañana otros dos remolcadores —América e Ireland— subieron nuevos pasajeros y embarcaron más correo y mercancías. Ésta fue la última escala del Titanic.

Manuel R. Uruchurtu tenía que conocer la maravilla de la que tanto le había platicado su amigo Guillermo Obregón. Caminó un buen rato hasta que llegó a las cercanías de la segunda clase. En la

cubierta se encontraba un *steward*, con su traje impecable. Manuel se le acercó.

"Disculpe, ¿qué es lo que hay allá abajo?". El *steward* miró unas escalerillas que descendían hacia unas habitaciones un poco escondidas. "Es el hospital. Ahí hay cinco habitaciones con sus camillas, pero nada más pueden ser utilizadas por los pasajeros de primera y de segunda clase".

"Pero hay mucha gente pobre entre los pasajeros de la tercera clase... ¿Ellos no tienen derecho a estar aquí?".

"Bueno, me imagino que es para que no se contagien las enfermedades.", respondió el *steward* con mucha incomodidad, e inmediatamente cambió el tema. "Y junto está la peluquería, pero ésa es la de segunda clase. Aquí en primera también hay otra, sólo que es bastante mejor… Si quiere comprar un *souvenir*, también puede visitar la tienda que está junto. Ahí venden cucharitas de plata, hebillas que dicen *bon voyage*, plumas, carteras, banderitas, platitos de porcelana, ositos de peluche, muñequitas, pipas, prendedores en forma de estrellas, separadores para libros con las iniciales RMS, marcos, postales y peines".

La verdad es que el *steward* vio un poco aburrido a Uruchurtu, así que le dijo: "Mire usted, en el barco hay librería, gimnasio, cancha de squash, baño turco, salón de lectura, sala para fumadores, un café como los de París y salones de té... ¿Por qué no los va a visitar? También puede ser que le interese la piscina, es única; sólo en este trasatlántico se puede dar el lujo de nadar en una alberca de agua salada mientras observa el mar."

Justo a la mitad del trasatlántico estaba el salón principal, lugar en donde se jugaba a las cartas y se platicaba. Manuel entró tímidamente y, cuál no sería su sorpresa, se topó con un verdadero *gentleman* que, sentado en un sillón forrado de piel, fumaba un puro.

"Qué extraño que no se baile en el Titanic" —pensó en voz alta. "Hace falta un piso especial, además los constructores del barco pensaron que era mucho mejor que los pasajeros convivieran entre sí y pudieran escuchar música en vivo de manera apacible. Por eso los ocho músicos del barco viajan por la primera y la segunda clase amenizando con su repertorio. Salvo en la tercera clase, naturalmente. Aunque allá hay piano y puede ser tocado por quien lo desee", le contestó el pasajero del puro, que aparentaba saberlo todo del barco.

A su alrededor brillaba cada uno de los acabados, los pequeños detalles que habían sido copiados del Palacio de Versalles; todo el

derroche se reflejaba en las alfombras, los tapices y la madera tallada pacientemente. No obstante, el verdadero centro de ese salón era el candil, el cual parecía un inmenso pulpo lleno de joyas y de luces, dentro de un domo abundantemente detallado: en sus ventanales se veían figuras geométricas, escenas pastoriles y paisajes del campo. Finalmente, a un lado de la puerta de entrada había una miniatura de la diosa Artemisa, copiada de la famosa *Diana de Versalles* que acababa de ver en su visita al museo del Louvre. Uruchurtu miraba a su interlocutor, sentado en un sillón Luis XV, platicando pausadamente en medio de los numerosísimos y maravillosos espejos que adornaban los pequeños privados en que estaba dividido ese salón.

"Usted sabe que este barco fue botado en una ceremonia solemne, hace exactamente un año y pocos días... en una ceremonia oficial a la que asistió el señor Ismay, creador del Titanic. Es cierto que los barcos se bautizan siempre, pero ciertamente no es la costumbre de la White Star Line. Para echarlo al agua y para que se deslizaran las 26 mil toneladas que pesaba el casco, se requirieron 23 toneladas de sebo y grasa de pescado, de ahí se llevó a un lugar especial en el que todo un ejército de obreros trabajó sin descanso a lo largo de un año. Su jornada de trabajo duraba doce horas, y comenzaba a las 6 de la mañana… La paga era de una libra diaria para los ayudantes, pero los trabajadores podrían llegar a ganar hasta dos libras al día. Es muy poco, pero yo estoy seguro de que lo hacían con tanto gusto que casi ni se sentían explotados. No obstante que con esa cantidad se tardarían 17 años en juntar el costo para un boleto de primera clase, se sentían felices de trabajar para el progreso de Inglaterra... ¿Se imagina usted? Durante diez meses, todos esos trabajadores vivieron en el Titanic, durante diez meses vivieron aquí todos los carpinteros, plomeros, albañiles, ingenieros, arquitectos, porque se sentían obligados por Ismay. Con sus dos metros de altura y con su mirada fría y precisa, visitaba las obras y detectaba cada uno de los progresos. Vio cómo se instalaban las inmensas chimeneas, las anclas y las calderas. Era como un arquitecto, sólo que no era responsable de una casa, sino de toda una metrópolis flotante. Le aseguro que mientras platicamos, a usted se le ha olvidado que estamos sobre el agua. Hay que salir de los salones y asomarse al mar para cerciorarse de que estamos a la mitad del Océano Atlántico y no en un edificio en las calles de Londres... Póngase a pensar que el Titanic es el barco más seguro del mundo, pues cumple con todas las leyes y reglas de seguridad. Escuche usted: la justicia inglesa dice que un barco con más de 10

mil toneladas debe de tener al menos 16 botes salvavidas en cubierta, y nuestro barco tiene 20, sin contar con sus más de tres mil chalecos salvavidas; eso quiere decir que cumple con creces los requerimientos de seguridad. Además, su sola inmensidad es garantía de seguridad y de resistencia. Él solo es en sí un gigantesco bote salvavidas... Piense usted en cualquier contratiempo. Pues bien, gracias a sus 16 compartimentos herméticos, el Titanic aguantaría sin hundirse tranquilamente hasta que otro barco lo rescatara. En realidad, los botes servirían a lo mucho, en caso de avería, para transportar a los pasajeros al barco de rescate. Eso me lo contó el mismo Ismay. Él dice que el barco se construyó para que no lo pudieran destruir ni las amenazas del mar ni los peligros de la navegación…"

Mientras escuchaba, Uruchurtu veía a otros pasajeros que inspeccionaban el enorme librero que se encontraba en una de las paredes, como para encontrar un buen libro. Algunos tomaban muchos volúmenes y pedían un té, con la intención de pasar un rato agradable en el salón de lecturas. Junto al librero había un reloj y un barómetro, ambos combinaban con el gusto algo recargado de toda la decoración…

"Estoy seguro de que al regresar a su país, todo mundo va a querer saber los detalles del Titanic, muchos de sus compatriotas querrán conocer este barco único… Por cierto, ¿de dónde dice que es usted?".

"No le había dicho… Soy de México, soy Diputado por Sinaloa en el Congreso de mi país…"

"¿¿¿México??? ¿No es ese país en donde todo está a punto de naufragar? ¿No es el desdichado país que destruyó un dictador que tuvo que salir huyendo a Francia porque casi termina con él? Qué suerte tiene usted de estar en el Titanic, en este barco in-su-mer-gi-ble. Cuando vuelva a su país les podrá hablar de esta experiencia, de esta maravilla. Quizás les sirva como un símbolo. Mire, desde el cuarto de máquinas que se encuentra en las profundidades de este trasatlántico hasta la Diana que se encuentra aquí, sobre nosotros, todo funciona a la perfección, como una inmensa y perfecta maquinaria. Los meseros salen a una hora determinada a servir la comida, como los pájaros cucú de los relojes suizos. La comida se comienza a cocinar siempre a la misma hora, ninguno de los cocineros puede darse el lujo de variar la cocción de una sola codorniz. Aquí todo es perfecto. Cada vez que Titanic emprenda, en el futuro, uno de sus viajes, el mundo sabrá que simboliza la perfección, que es posible que los seres humanos podemos hacer

cosas impecables. ¿Se da cuenta usted de todo lo que podrá platicar cuando llegue a Sinalua? "Se dice Si-na-loa, señor".

"Perdón, estoy seguro de que en Si-na-loa estarán muy interesados en la crónica de su viaje. Discúlpeme, *monsieur*, pero me esperan para un partido de *bridge*. Mi nombre es Patrick Bourgarde, y estaré muy contento si vuelvo a platicar con usted".

De pronto Uruchurtu se quedó solo en el salón principal. "¿Quién será este caballero? ¿Por qué sabrá tanto del Titanic? Estoy seguro de que no sabe dónde queda México, ni sabe nada de su historia, de otro modo no se hubiera expresado así de don Porfirio". No obstante, se sintió extrañamente oprimido por los excesos del barco, por sus 269 metros de largo y por los 53 de altura, por los 28 metros de ancho y por los 18 niveles que tenía este iceberg de metal dentro del cual se encontraba en ese momento. "¿Quién era ese extraño caballero que parecía conocer las entrañas del Titanic? Bueno, todavía faltan cuatro días de viaje", pensó.

Ya habría tiempo de encontrarse con él otra vez y platicar aún más sobre los secretos del barco. De pronto, le dieron ganas de preguntarle a propósito de todos los mitos surgidos alrededor de aquella obra majestuosa. Quería preguntarle si era cierto que su construcción había sido decidida en una cena en casa de lord William James Pirrie, en 1907, y si era cierto que la motivación que llevó a la compañía a fabricar tres barcos idénticos era competir con la empresa Cunard, la cual había construido dos barcos, el Lusitania y el Mauritania, que habían roto el récord de los trasatlánticos más rápidos del mundo, y así habían ganado el muy codiciado Blue Riband. Ciertamente, Uruchurtu no sabía mucho de barcos, por lo que deseaba confirmar lo que había oído decir a su amigo Obregón, en París: que antes del Titanic no había ascensores en los barcos, que los tres modernos elevadores que eran exclusivos para los pasajeros de la primera clase representaban una novedad en las compañías navieras.

Camino a su camarote, pensó cuánto le gustaría ahondar más en el tema con Patrick Bourgarde. Quería que le resolviera todas sus dudas. Así cuando regresara a México podría proponer una iniciativa de ley para que se pudiera construir un trasatlántico. "Es cierto que nos falta un poquito para lograrlo, pero justo por esa razón, todo lo que este misterioso caballero inglés sabe nos servirá de mucha utilidad para nuestro desarrollo…"

De pronto, Uruchurtu se encontró a la entrada del gimnasio, el único lugar dentro del barco, con los baños turcos, donde se cobraba la entrada: un dólar. Ahí dentro estaba uno de los mejores

maestros de gimnasia, el señor McCawley. Por lo visto, la compañía sabía perfectamente que los placeres del ejercicio no podrían alcanzarse sin algo de disciplina. O bien, se podía entrar a los baños turcos, inspirados en el arte árabe, con una decoración que superaba cualquier temazcal que Manuel hubiera visto. De cualquier forma, no era difícil encontrar vapor en el Titanic cuando se sabía que consumía alrededor de 825 toneladas de carbón diarias. Uruchurtu se sentía muy seguro de estar en este maravilloso barco. Mientras tanto, las calderas del trasatlántico lo transportaban con toda la velocidad posible que daba la tecnología en dirección a los fríos mares del norte.

Esa noche, antes de ir a cenar con Ramón su amigo uruguayo, Manuel desempacó su maleta. De la más pequeña sacó cuatro pequeños marcos y los colocó sobre la mesa de noche. En el de plata estaba una fotografía de su madre; en el de carey, Gertrudis con sus hijos; en el que estaba cubierto con una tela color marfil, su hijo Nel a los cuatro años, "pedazo querido de su alma", como le había escrito a su padre al referirse a la muerte de su hijo, y en el más pequeño, de forma ovalada, se encontraba una estampita de Nuestra Señora del Buen Viaje, que le había dado su madre antes de que partiera de viaje. Luego se dirigió al baño en donde acomodó, sobre una plancha de mármol que rodeaba el lavabo, todos sus afeites, incluyendo sus dos botellas de agua de colonia Roger Gallet que había comprado en París. Minutos después se quitó los zapatos y se recostó en su cama tendida con un magnífico edredón de plumas. Estaba impresionado con todo el lujo que había en el Titanic. De alguna manera lo relacionó con las residencias de los representantes del porfirismo, como la de don Thomas Braniff, la de los Cánovas, la de los Limantour, la de los Lascuráin, la de los Landa, de los Buch y naturalmente la de Nacho de la Torre. "Por cierto, ¿qué se habrá hecho el pobre de Nacho, después del exilio de su suegro, don Porfirio?", se preguntó intrigado. Tomó uno de los ejemplares de periódicos mexicanos que le había mandado Gertrudis. En *El Diario* de febrero de 1912, leyó en la página cinco:

> El conde de Tolstoi, autor de tantas obras maestras, acaba de publicar en los periódicos rusos diez mandamientos de higiene:
>
> 1. Estar lo más posible en el aire trabajando o paseando.
> 2. Hacer todos los días ejercicio al aire trabajando o paseando.
> 3. Beber y comer de una manera moderada y sencilla, tomando leche en vez de alcohol.
> 4. Lavarse con agua helada y tomar un baño caliente los lunes.
> 5. Usar ropa ligera y floja.
> 6. Vivir en casa seca, espaciosa, soleada. Ser propietario.

7. Guardar una limpieza rigurosa, hasta en la moral. Éste es el remedio contra las epidemias.
8. Trabajar regular e intensamente, lo que es el consuelo de las desgracias, y estar siempre alegre, lo cual corta las enfermedades del cuerpo y del alma.
9. Después del trabajo evitar las distracciones ruidosas, procurando el descanso en familia y dedicando la noche a dormir.
10. Trabajar mucho y hacer buenas obras.

De todos los mandamientos, había uno que Manuel sí ejercía a cabalidad, el número diez: "Trabajar mucho y hacer buenas obras". Ser generoso era algo que siempre había aprendido de su madre. "Hacer el bien, sin mirar a quién". Ponerse en el lugar de los demás. Ser compasivo. No juzgar sin elementos. Saber escuchar. Pero sobre todo, comportarse siempre con caballerosidad.

Cuando los relojes de pared del Titanic sonaron exactamente las 8 de la noche, el diputado mexicano y Ramón Artagaveytia coincidieron en la puerta del restaurante A La Carte. Don Ramón, el *dandy* uruguayo, vestía una corbata de moño azul marino y lunares blancos, y un traje oscuro. En cambio, Uruchurtu iba vestido con mucha sobriedad, tal vez demasiada para su corta edad. Era la primera vez que Manuel visitaba el restaurante más elegante del barco. Ese día había desayunado tarde y con exceso en el Café Parisien; por lo mismo, en lugar de ir a comer, había optado por visitar el Titanic. La decoración y el ambiente del comedor eran muy semejantes al Ritz de París; salvo las medidas, eran prácticamente iguales. A pesar de las grandes proporciones del lugar, se sentía la misma intimidad que en el que se había encontrado con sus amigos para su cena de despedida. Además, para esa noche el *maitre d'hotel*, Luigi Gatti, les había destinado una mesa espléndida, muy cerca de la del capitán Smith y sus *habituées*.

Entre los ocho latinoamericanos que viajaban en el Titanic, don Ramón no sólo era el mayor de ellos, sino el de más edad de todos los pasajeros. Tenía 72 años. Había nacido en julio de 1840 en Montevideo, Uruguay. Don Ramón venía de una familia muy rica y bien relacionada con personajes políticos y de la vida cultural. Mientras vivía en Buenos Aires como exiliado, don Ramón manejó el destino del Partido Blanco, cuya ideología iba del centro a la derecha. Artagaveytia creía en las leyes. El uruguayo era soltero, y lo que más le gustaba en la vida era viajar.

A las 11:30 am el Titanic llegó a Queenstown, en Irlanda. Nuevamente, debido a que el puerto no era lo suficientemente grande para acoger al Titanic, echó anclas a 2 millas (3 Km) del puerto de Queenstown, y durante toda la mañana otros dos

remolcadores (esta vez el America y el Ireland) subieron nuevos pasajeros y embarcaron más correo y mercancias. Ésta es la última escala del Titanic.

'Imagínese don Manuel que yo ya he sufrido un accidente marítimo. ¿Quiere que le cuente?", le preguntó a Uruchurtu mientras los dos disfrutaban de *champagne* delicioso. "En 1871, el barco que me llevaba de Buenos Aires a Montevideo se incendió en medio del Río de la Plata. Era el vapor América y claro, al explotar una de sus calderas, todo se convirtió en llamas. Todo por una estupidez. ¿Sabe por qué? Porque venía echando carreras con el vapor Salto. Claro, yo me eché al agua y nadé. Me salvé y estoy aquí con usted platicando en medio de este lujo. ¿Sabe cuántos murieron? Ciento catorce personas. Nada más sobrevivimos 65 pasajeros. Eso se llama suerte, don Manuel. Por eso tenía que viajar en el Titanic, para superar mi *shock*. Es que, sabe, yo todavía me despierto en las noches y grito: ¡Fuego! ¡Fuego! ¡Fuego! Hasta corro y busco un salvavidas. Quedé marcado, don Manuel. Uno queda muy marcado con estos accidentes. Pero aquí, con este buque que no lo hunde ni Dios, qué nos puede pasar. Brindemos, brindemos, don Manuel, por el Titanic, porque éste nunca se va a hundir".

Esa noche, después de cenar con su amigo uruguayo, Uruchurtu quería escribirle una carta a su mujer, pero se sentía extremadamente cansado. "Le escribo sin falta mañana", pensó. Ya era tarde. Prefirió entonces leer su libro de poemas de Antonio Machado; de todos, eligió uno titulado "El mar triste".

> Palpita un mar de acero de olas grises
> dentro los toscos murallones roídos
> del puerto viejo. Sopla el viento norte
> y riza el mar. El triste mar arrulla
> una ilusión amarga con sus olas grises.

Cerró su libro, cerró los ojos y se dejó arrullar por un mar que cada vez más se iba entristeciendo…

XI
ELIZABETH Y EL NIÑO DEL TROMPO

¿Se acuerdan de Douglas Spedden, el niño de siete años que jugaba todo el tiempo con su trompo y que lo retrató Francis Browne, el sacerdote jesuita irlandés, en una de las cubiertas del buque? Soñé con él. Lo veía con Margaret Burns, su institutriz. Ambos jugaban por los corredores internos del buque, bautizados con nombres de calles como Park Lane y Scotland Road. El Titanic era tan largo que sus cubiertas semejaban grandes avenidas como las de Nueva York. Incluso a mi amigo Charles Lightoller, el segundo oficial, que había pasado veinte años en el mar, le tomó varios días orientarse de un extremo al otro del barco y hallar la ruta más corta. En mi sueño, Douglas iba vestido con un trajecito de marinero y llevaba un sombrero de paja. Su trompo tenía forma de una estrella y lo hacía rodar sobre un témpano de hielo. "Oh, Muddie, look at the beautiful North Pole with no Santa Claus on it", le decía a *miss* Burns señalando todos los témpanos que se encontraban regados por el corredor. La institutriz le sonreía y le ayudaba a enredar mejor su trompo. De pronto, desde el fondo de un corredor, apareció Ismay, tomó a Douglas entre sus brazos y le dijo: "Te voy a llevar al plegable C para que te salves". *Miss* Burns corría detrás de los dos gritando: *"Stop, stop..."* Me desperté con una angustia terrible. Tomé mi espejo de mano y le pregunté qué había pasado con el pequeño Douglas: "Sus padres, la institutriz y el niño se salvaron en el bote salvavidas 3", contestó. "En 1913, Daisy, su madre, escribió un libro para regalárselo a su único hijo de Navidad, titulado *My Story*, el cual narraba la historia del hundimiento del Titanic y la forma en que se había salvado, visto por los ojos del osito de Douglas. El libro tenía unas ilustraciones preciosas de trompos de todos los tamaños y colores. También estaba la foto del niño que le tomó Browne. Entonces, la pequeña familia Spedeen era feliz y se sentía agradecida con la vida, por

haberse salvado de la tragedia del Titanic. El 6 de agosto de 1915, Douglas de nueve años jugaba con el trompo en su casa de campo cerca de Maine. Sus padres se encontraban en el jardín con unos amigos. De pronto, escucharon un ruido muy fuerte. Era muy parecido al que habían escuchado, tres años atrás, en el Titanic al estrellarse contra un iceberg. Los dos se miraron a los ojos y exclamaron al mismo tiempo ¡¡¡Douglas!!! Seguidos por sus invitados, corrieron hacia la calle y vieron a su pequeño hijo tirado en el suelo, a un lado se encontraba su trompo totalmente deshecho. No muy lejos estaba un vehículo estrellado contra un árbol. "El niño se atravesó corriendo y no lo vi", dijo el conductor con una ligera herida en la frente. El accidente sería recordado como el primero en la historia automovilística de Grindstone Neck, Winter Harbor. Al otro día, lo enterraron en el mausoleo familiar en Nueva York. Sobre el pequeño féretro aparecía la fotografía de Douglas con su trompo en la cubierta del Titanic".

Cuando mi espejo terminó de narrarme la triste historia de mi pequeño amigo, tuve ganas de romperlo. De estrellarlo contra una de las columnas de lo que queda del barco. No lo hice por temor a los siete años de mala suerte. ¿Qué hubiera hecho sin mi lámina mágica que reproduce todas las imágenes que yo quiero del pasado, del presente y del futuro? ¿Acaso los espejos no reciben la luz de la luna y del sol, reflejos que necesito para guiarme en el barco? Mi espejo, para mí, es como una puerta por la cual mi alma puede traspasar al otro lado, como pasaba la niña del cuento de Lewis Carroll. En el espejo todo es igual, "sólo que las cosas ocurren al revés".

Por fortuna, no rompí el espejo, porque de pronto apareció reflejado el rostro de Ismay con sus cejas y bigotes muy tupidos. Ismay era el pasajero más rico, guapo, interesante y enigmático del Titanic. Era también el personaje más pretencioso, distante, frío y hermético. No en balde se han escrito varios libros a propósito del comportamiento que tuvo la noche del hundimiento. Allí está la obra perfectamente bien documentada de Frances Wilson, The *sinking of J. Bruce Ismay*. ¿Cómo sé que existe este libro? Porque desde hace muchos años me llegan cartas y sobres con fotografías de los sobrevivientes del hundimiento, con historias de náufragos, de las viudas y de los hijos de los sobrevivientes. Si podía, contestaba todas las cartas y pedía informaciones nuevas. Ahora cada vez recibo menos cartas; por eso cuando me llegó la historia de Ismay no dejé línea sin leer de ese libro. Quería saber todo sobre ese hombre tan misterioso, tan lejano y tan enigmático. Casi puedo

decir que el fantasma de Ismay me ha acompañado desde hace muchos años, casi puedo sentir sus remordimientos. Leí todo lo que tenía que ver con su juicio; compraba las revistas que hablaban de su vida solitaria luego de que la sociedad lo había culpado por el hundimiento del barco. Qué felicidad me dio recibir el libro de Frances Wilson. Lo leí y lo leí, me lo sé casi de memoria porque tomé mi pluma fuente y subrayé los pasajes conforme iba leyendo. Leía y subrayaba; por ejemplo, estas palabras que dijo cuando tuvo que declarar en el juicio que se le hizo para conocer su verdadera actuación: "A las 12:05 am, del 15 de abril de 1912, presté toda la asistencia que pude. Ayudé en todo lo que me fue posible. Wilde, el jefe de oficiales, ordenó que hicieran descender el bote plegable C. La cubierta se estaba inundando y el barco tenía una escora muy pronunciada. Me hallaba junto al bote. Ayudé a todo el mundo a embarcarse y, conforme el bote bajaba, lo abordé.

Se encaramó al decimocuarto bote lanzado al mar, que fue el antepenúltimo en abandonar el Titanic por el lado de estribor". Pobre de Ismay, a pesar de que han pasado cien años de la noche en que huyó del Titanic en el bote plegable C, continúa justificándose. Por lo que a mí respecta, no le creo en absoluto. Definitivamente, durante la tragedia no se comportó como un caballero, tal como lo hizo el coronel Astor y muchos otros pasajeros que actuaron con valentía y heroísmo. ¿Por qué no terminará Ismay por aceptar que, en vez de botes salvavidas, los clientes tuvieron opulencia, una sala de espectáculos, un gimnasio y un restaurante decorado al estilo Luis XVI? Tan fue así que los pasajeros ignoraron que el Titanic se estaba hundiendo, y pocos creían que el barco en efecto pudiera colapsar; la mayoría pensó que era más seguro permanecer en el "Palacio flotante", con sus relojes y sillas, y su luz eléctrica, que aventurarse a un futuro desconocido en la jungla oceánica que se extendía a su alrededor. Consternada subrayé las páginas del libro, me dolía leer cómo es que muchos de los muertos pensaron que estaban a salvo casi hasta sus últimos momentos, por culpa de Ismay: "Casi todos los hombres pensaron que en el barco estarían mejor guarecidos —afirmó Abraham Hyman—, y algunos nos sonrieron en tanto bajábamos al agua".

Pobre de Ismay porque seguramente nunca pudo olvidar los encabezados de tantos periódicos preguntándose la razón de su huída. Para el martes 16 de abril, el mundo entero sabía quién era J. Bruce Ismay. Con el mismo coraje, tomaba mi pluma y subrayaba todo lo que informaron los periódicos que siguieron la noticia. The *New York Times* puso en su primera plana, con toda ironía:

“Probablemente murieron mil 250; Ismay está a salvo”. El *Denver Post* fue uno de los muchos periódicos que se preguntaron: “¿No es mejor morir como un héroe que vivir como un cobarde?”. Y el *New York American*, por su parte, resumió: “Al señor Ismay no le importa nadie más que él mismo. Sólo le preocupa su cuerpo, su estómago, su orgullo y sus ganancias. Experimentó una tragedia mayúscula sin inmutarse ni conmoverse. Dejó que su barco se hundiera con un inerme cargamento de vidas humanas y ni siquiera se dignó a alzar la mirada. Por su propia seguridad, se rebajó a una incalificable ignominia”. En Inglaterra, Horatio Bottomley, portavoz del hombre trabajador y dueño de la publicación semanal John Bull, se dirigió directamente a Ismay: “Usted era precisamente el individuo que, en calidad de presidente de la compañía White Star Line, tenía un considerable interés pecuniario en esa travesía, y su lugar estaba junto al capitán hasta que cada hombre, mujer y niño escapara a salvo del barco. El inmigrante más humilde de la sección de tercera clase tenía más derecho moral a acceder a un bote salvavidas que usted mismo”. “El desastre del Titanic es un desastre capitalista —postuló un periódico radical de Kansas—; Ismay, que posee una fortuna de cien millones de dólares y cobra un salario de 175 mil dólares en la compañía White Star Line, es el capitalismo personificado”.

Sin embargo, me llamó mucho la atención que, según Frances Wilson, la acusación más frecuente fue que Ismay no se condujo como un caballero: “Los caballeros —escribió Filson Young— simplemente discurrieron por las cubiertas fumando, conversando y aguardando el desenlace. No hay nada más digno que permanecer silencioso e imperturbable ante el horror inminente”. “La actitud de Ismay se contrastó con la de otros millonarios, como Benjamin Guggenheim, que se puso un esmoquin y al parecer le dijo a su camarero: ‘Vestimos nuestros mejores atuendos y nos preparamos para morir como caballeros. Estoy dispuesto a quedarme aquí y a portarme como un hombre, si no hay botes más que para las mujeres y los niños.’ La noche en que el Titanic se hundió, salieron a escena las grandes virtudes del alma, apuntó Philip Gibbs en una narración de cuarenta páginas, en ‘The Deathless Story of the Titanic’, publicada dos semanas después del naufragio”.

No, Ismay no tenía disculpa. Su acto de cobardía y egoísmo lo persiguió toda su vida. A mí me persigue la culpa, como a Ismay, eso es algo que sólo me atrevo a confesarle a mi espejo, quizás por esa razón me identifico con él. Sin embargo, de mí no dependía la responsabilidad de 2 mil almas, en cambio Ismay sabía desde que

descendió en el plegable C, que tenía sobre sus espaldas esa responsabilidad histórica. Yo lo vi. Vi su rostro demacrado. El libro de Wilson me lo recordó, me di cuenta de que las imágenes que guardo de hace cien años no son mentiras, que son ciertas cada una de ellas. Yo leía, con la sangre golpeándome en las sienes, mientras apretaba mi pluma y subrayaba:

"Para ese momento, el Titanic se inclinaba pesadamente hacia estribor y eso causó que el bote se atorara en los remaches. Jack Thayer, que contemplaba la escena desde la cubierta, pensó que nunca llegaría al agua sin voltearse, pero lo logró. Abraham Hyman se encontraba en el interior del bote y rememoró: *Cuando estuvimos a punto de posarnos en el mar, vimos un inmenso agujero en el costado del barco. Se ubicaba próximo a la popa y las bombas lanzaban una poderosa corriente de agua a través de él. Amenazó con anegar nuestro bote y nos asustamos. Había unos diez hombres y cada uno tomó un remo y apartamos el bote de aquel orificio. Fue así como nos salvamos".*

"George Rowe, que tomó el mando del plegable C, era un ex marino mercante de 32 años. Provenía de Hampshire. Además de Rowe, iban en el bote Ismay, William Carter, Albert Pearcey, Margaret Devaney, Emily Badman, May Howard, Amy Stanley, Emily Goldsmith, Shawneene George, los Nakid y Abraham Hyman. También se encontraban tres bomberos y otros 31 adultos y niños (todos de tercera clase), incluyendo 23 de los 79 pasajeros libaneses que había a bordo del Titanic (en total se salvaron 31 libaneses). 'Sin duda, el bote habría admitido a seis personas más —dijo Ismay en su declaración pública a la prensa—, pero ya no había nadie en la cubierta de botes'."

"A sus 49 años, Ismay era la persona de más edad en el plegable C. Le llevaba una década al mayor de los hombres. Medía casi dos metros, ostentaba un bigote recortado y tenía el rostro apuesto de un ídolo de matiné. Se sentó, con su piyama, su abrigo y sus pantuflas, entre pasajeros libaneses, chinos y suecos. No habló con nadie. Es poco probable que alguien, aparte de William Carter, tuviese idea de quién era".

Yo vi cuando William E. Carter saltó al plegable C, en el mismo instante en que lo hizo Ismay. Carter era un jugador de polo millonario, de origen estadounidense. Los Carter residían en Inglaterra y regresaban a su casa de campo con un automóvil Renault de cinco mil dólares, guardado en la bodega del barco.

"En una entrevista concedida a The *Times* el 22 de abril, Carter dijo que tras despedirse de su esposa, Lucille, y sus dos hijos, sentados en un bote lanzado desde babor, cruzó hacia estribor,

donde un oficial los invitó a él y a Ismay a subirse al plegable C: *'En tanto se llenaba el último bote echamos un vistazo a nuestro alrededor, en busca de más mujeres. Las mujeres que yacían en los botes eran, en su mayoría, de tercera clase. El señor Ismay, un grupo de oficiales y yo caminamos por la cubierta, de arriba abajo, gritando: ¿Hay más mujeres aquí? Hicimos el llamado durante varios minutos y no obtuvimos respuesta. Entonces uno de los oficiales nos dijo que, si así lo deseábamos, podíamos abordar el bote siempre y cuando fungiéramos como marineros. Nos dio preferencia porque estábamos entre los pasajeros de primera clase. El señor Ismay reiteró el llamado, y como no hubo réplica ocupamos un lugar. Tomamos los remos y nos pusimos en marcha. Cuando el bote descendió, la cubierta estaba desierta'."* William Carter corrobora el testimonio de Ismay a cada paso: "Nuestros relatos son idénticos: nos rescataron del *Titanic* en circunstancias similares. Juntos evacuamos el barco y juntos nos recogieron. Espero que sobre decir —declaró Ismay— que tanto el señor Carter como yo mismo jamás habríamos pensando, ni por un segundo, en subir a un bote si hubiese habido mujeres que lo requirieran". Pero al parecer Lucille Carter aún se encontraba en el Titanic cuando su marido saltó al plegable C: sólo 15 minutos después ella y sus hijos consiguieron lugares en el bote 4. En 1914, la señora Carter presentó una demanda de divorcio. Alegó, entre otras cosas, que su marido, William E. Carter, se desentendió de ella en el Titanic".

¿A cuántas mujeres les habrá pasado lo mismo que a Lucille Carter la noche del domingo? Es decir, que su marido primero pensó en salvarse, en lugar de salvar a su esposa y a sus hijos. ¿Cuántas parejas no se habrán divorciado después del hundimiento? ¿Cuántas mujeres se habrán decepcionado del desempeño que tuvo su marido en esos momentos y cuántos esposos no se percataron de que lo único que quería su esposa era salvarse ella? Abraham Hyman fue uno de los que se salvaron en el bote plegable C; de su testimonio dice Wilson que debe ser el que más se acerca a la verdad, por eso también lo subrayé, para tener presentes sus palabras:

"Separamos a las mujeres y a los niños de la turba, los enviamos al sitio donde se ubicaban los botes y los vimos embarcarse hasta que conté 32 personas en uno de ellos. Entonces alguien gritó que ya no cabía nadie más, pese a que después escuché que un bote salvavidas puede albergar fácilmente entre 45 y 50 personas. A esas alturas todos sabíamos que nos ahogaríamos si permanecíamos en el barco. Es decir, toda la gente de tercera clase tenía esa certidumbre.

Y aquello bastó para que se violentara. Comenzó una pelea por llegar hasta donde el bote se alistaba para escapar. La cubierta delantera estaba abarrotada de gente que se empujaba, se arañaba y luchaba, y yo me encaminé hacia un extremo del bote y ocupé un lugar. Dieciocho botes descendieron al mar, uno tras otro. La mayoría se llenó sólo hasta la mitad de su capacidad. Nadie dio la voz de alarma, no hubo tentativas de imponer disciplina y nadie supo qué estaba ocurriendo o qué se suponía que debía hacer. Algunos botes partieron bajo la conducción de camareros que jamás habían sostenido un remo, y otros fueron dirigidos por mujeres. Sólo tres botes contaban con lámparas y ninguno poseía brújulas. Si los botes se hubiesen topado con el témpano de treinta millas de ancho que avanzaba hacia ellos, 16 pies por encima del nivel del agua, no se habría podido hacer nada. Bajo el tenue resplandor de eficiencia que ostentaba el Titanic, subyacía una ilimitada negligencia".

Una vez instalados en el bote plegable C, uno de los *stewards* se percató de que en el Titanic el cabello de Ismay era negro, con ligeros tonos grises. "Ahora su pelo era casi tan blanco como la nieve", se dijo. Así, con el pelo completamente canoso, vestido con su piyama de algodón egipcio, con su abrigo de pelo de camello y sus zapatillas de piel finísimas, fue visto con curiosidad por muchos de los pasajeros de la tercera clase, mientras eran rescatados por el Carpathia. Ahí, en el plegable C estaba la costurera Sahara A. Roth, Catherine Risk quien no dejaba de llorar por no haber encontrado a Michel, su hijo menor; los chinos Lee Bing, Chang Chip, Choong Foo, Ling Hee, Ali Lam, Fang Lang, Lee Ling, y la muy misteriosa pasajera, Shawneene George, quien iba vestida con su traje autóctono de Siria, un bellísimo traje que deslumbró a todos los que la veían de pie sobre el bote.

Mientras esperaban que el Carpathia viniera a rescatarlos, Ismay no prestaba la más mínima atención a sus compañeros de viaje del bote plegable C. Ni siquiera hablaba con su amigo Carter. Estaba demasiado sumido en sus pensamientos. En la bolsa de su abrigo, llevaba el marconigrama que le había entregado el capitán Smith desde el mediodía, el mismo que pronto sería el núcleo de la investigación emprendida por las autoridades británicas. El mensaje que todo el mundo leería después decía:

> Desde que zarpamos, vientos variables y moderados, y buen clima, despejado. El Athenai, buque de vapor griego, informa que hoy avistó icebergs y gran cantidad de campos de hielo en latitud 41.51 norte y longitud 49.52 oeste. Anoche hablamos con el petrolero alemán Deutschland, va hacia Filadelfia, no está bajo control, sin carbón, latitud 40.42 norte,

longitud 55.11, desea que se envíe reporte a Nueva York y a otros trasatlánticos. Le deseo a usted y al Titanic mucho éxito.

XII
URUCHURTU Y SUS AMIGOS LATINOAMERICANOS

El viernes por la mañana, Manuel R. Uruchurtu se despertó con una terrible jaqueca. Sentía el estómago revuelto y un poco de agruras. Seguramente se debía a la revoltura que había hecho con el *champagne* y el vino que había tomado en la cena con don Ramón. Había tenido una pesadilla. Soñó con su hijo muerto, Nel, que le decía que su madre estaba muy enferma y que necesitaba dinero, porque los zapatistas habían prendido fuego a su casa. "Pero ya le dije a su hermano Luis que le prestara, y que cuando llegara a México, le pagaría de inmediato. Qué no ven que estoy en el Titanic y que de aquí no me puedo mover. Que Luis Caraza les dé dinero. Que Luis Caraza les dé dinero", decía Manuel, totalmente desconsolado en su sueño. No había duda, estaba preocupado. Más que inquieto, se sentía un poco culpable de encontrarse en circunstancias tan ajenas a las que seguramente vivía su familia en esos momentos de tanta incertidumbre. Se encontraba en medio del lujo, de la sofisticación y de un confort indescriptible; mientras que ellos, tal vez, empezaban a carecer de lo más indispensable. ¿Por qué había hecho ese viaje tan costoso en esos momentos tan difíciles para su país, para su familia y para él mismo, ya que no tenía dinero? Claro que estaba de por medio su trabajo; había ido a Francia para que Corral lo apoyara en su senaduría, pero aun así, ya llevaba casi dos meses de estar en Europa. ¿Qué dirán de él sus congéneres de la Cámara, que ni siquiera estuvo presente cuando tomó posesión el nuevo régimen? ¿Qué habrán pensado cuando pasaron lista y mencionaron su nombre y nadie dijo "presente"? ¿Qué pensará su cuñado, un hombre tan chapado a la antigua, tan conservador y tan rígido con los demás? Pero ¿qué podía hacer él, en esos momentos, en que se encontraba tan lejos de su país y en medio del Atlántico? Al Titanic no llegaban noticias de México. Las que llegaban arribaban a cuentagotas, y se publicaban en un

pequeño periódico que imprimía el propio barco, pero más bien eran síntesis de lo que acontecía en Europa o en Estados Unidos. No había nada que hacer, sólo esperar, llegaría a Nueva York a más tardar el martes, como les había prometido el capitán Smith. Seguramente, al llegar al hotel Waldorf Astoria, donde se hospedaría, encontraría una carta de su esposa Gertrudis con noticias frescas de México.

Como la mañana anterior, Manuel decidió ir nuevamente a desayunar al Café Parisien. Lo más probable era que se encontrara desayunando a don Ramón con sus dos compatriotas, Francisco Carrau y su sobrino, José Pedro Carrau. En realidad viajaban en primera clase, tres uruguayos. Francisco, de 28 años, trabajaba como alto funcionario en la compañía marítima e importadora, Carrau y Co., fundada en 1842. Ahora sigue funcionando en Montevideo. Tal como le había sucedido a Uruchurtu, cuando llegó al Titanic, su cabina no le fue asignada. A diferencia de don Manuel, él sí se quejó con uno de los oficiales, incluso amenazó con causar tremendo escándalo, si no le proporcionaban de inmediato su camarote. El oficial se movilizó y se preocupó tanto que le asignó a él y a su sobrino, un camarote precioso, muy cercano al de Edith Rosenbaum.

Francisco era el menor de ocho hermanos y había viajado a Europa para tramitar créditos para su empresa. Era muy simpático, pero, sobre todo, sumamente hábil para los negocios familiares. Era tan entusiasta y perseverante, que terminó de convencer a sus tíos para que su hijo, José Pedro, de 16 años, lo acompañara en el viaje inaugural del Titanic. “Pero es que es un niño”, decía la madre afligida. “Déjeme llevarlo niño y se los devolveré como hombre”, contestaba Francisco con una insistencia apabullante. No, no había manera de disuadirlo, a como diera lugar quería llevarse al sobrino, “para que se le abra el entendimiento y conozca el mundo. Será mi secretario particular y regresará mejor preparado para los negocios de la familia”, les suplicaba a los tíos. Finalmente, cedieron. Para el viaje, su madre le compró a José Pedro dos pantalones, un saco, una cachucha y una bufanda. “Para que te cubras de las corrientes de aire”, le comentaba mientras le preparaba la maleta. “Cuídate mucho. Luego pasan cosas muy extrañas en esos buques tan grandes”, le aconsejó su padre antes de despedirse de él.

Tal y como se lo había imaginado Uruchurtu al llegar al café, efectivamente se encontraban los tres uruguayos desayunando unos deliciosos *croissants*. Se saludaron y don Ramón invitó al diputado a que tomara asiento a su mesa. “Estamos hablando de nuestras

primeras impresiones que tuvimos al llegar al Titanic. Les digo a estos muchachos que para mí fue como si la Atlántida se hubiera levantado de nuevo". "Para mí es como una ciudad llena de despreocupaciones, pero también de mucha frivolidad", agregó Francisco. "Yo me perdí en sus pasillos. Afortunadamente ya me dieron mi mapa y una brújula para que no me vuelva a suceder", añadió José Pedro. Manuel Uruchurtu estaba muy divertido con los comentarios de sus amigos. De alguna manera le hacían pensar en otras cosas. Ya no se quería preocupar, quería vivir intensamente el privilegio que representaba encontrarse allí, en el Titanic, en primera clase, y con compañeros tan agradables como eran los uruguayos. "¿Sabían ustedes que nada más las hélices tienen un diámetro de siete metros y sus turbinas producen 46 mil caballos de fuerza?, les preguntó el diputado mexicano. Como el pasajero inglés ya le había explicado a Manuel varios aspectos del Titanic, quiso compartir con ellos todo lo que había aprendido: "Hay que decir que el Titanic no es un barco único, los astilleros de Harland and Wolff crearon tres hijos iguales: el Olympic, luego el Titanic y finalmente el Gigantic, el cual se rebautizó años después con el nombre de Britanic". La que no perdía ni un solo detalle de la conversación de los pasajeros latinoamericanos, mientras rellenaba sus tazas de café o té, era una joven *stewardess* particularmente bonita. Tenía un color de ojos maravilloso, de un color gris azul, sumamente raro, que contrastaba con el tono caoba de su cabello. Se llamaba Violet Jessop, y había nacido en Bahía Blanca, Argentina. Sus padres eran irlandeses inmigrantes, de allí que cuando hablaba, Violet tenía un poquito acento irlandés. Cuando William Jessop murió en Mendoza, su familia se fue a vivir a Gran Bretaña. Mientras que su hija asistía a un colegio de monjas, su madre se metió como *stewardess* para la Royal Mail Line. Desafortunadamente, ella también murió muy joven. Violet, la mayor de la familia, tuvo entonces que hacerse cargo de sus nueve hermanos. Para ello, tenía que trabajar más de 17 horas, sólo así lograba que salieran adelante.

Aunque al principio se negaba trabajar para la White Star Line porque no le gustaba la idea de viajar hasta el norte del Atlántico, cuando Violet cumplió 23 años, finalmente empezó a trabajar para RMS, Olympic. Allí trabajó como *stewardess* en uno de los barcos más lujosos antes del Titanic. En 1911, el Olympic tuvo un accidente, en el que por fortuna no hubo víctimas. A pesar del accidente, Violet seguía muy contenta trabajando para ese trasatlántico. Era tan profesional y se había creado tan buen

prestigio que el Titanic la contrató para su viaje inaugural. En realidad, ella no quería cambiar de trabajo, pero sus amigos la convencieron y le dijeron que era una oportunidad muy difícil de obtener para cualquier otra joven con deseos de progresar. Fue así que Violet tuvo que ponerse un nuevo uniforme —o como decían sus amigos de la tripulación del flamante buque— *"dressed in a new ankle-length brown suit"*. Con su nuevo atuendo se veía aún más bonita que con el del Olimpic. Violet era tan católica que siempre llevaba un rosario en la bolsa de su delantal; esto fue lo primero que recalcó Manuel R. Uruchurtu. A partir de ese momento, ella se volvió, de todos los *steward*, su consentida. También en su bolsa Violet guardaba una oración traducida del hebreo, supuestamente contra fuego e inundaciones.

Como realmente no tenían nada que hacer Uruchurtu ni sus compañeros latinoamericanos en el Titanic, su desayuno se prolongó casi hasta la hora de la comida. Violet estaba divertidísima escuchándolos discutir sobre las impresiones que habían tenido al llegar al vapor. Estaban en ésas cuando, de pronto, apareció el único pasajero argentino del trasatlántico, Edgardo Andrew, de 17 años de edad. Todos lo invitaron a que se reuniera al grupo. "Venid, Edgardo, tú que sabes de éstas cosas, platícanos qué has descubierto del Titanic", le dijo Francisco.

En 1911, los padres de Edgardo Samuel Andrew decidieron mandarlo a estudiar ingeniería mercantil a Inglaterra. Un año después le escribió a su novia a Buenos Aires y le dijo que, después de pensarlo muy bien, había decidido irse a Estados Unidos. En la carta, le explicaba lo mejor posible su cambio de proyecto, el cual, aunque le pesaba mucho porque los separaría, para él era importante llevarlo a cabo: "Figúrese Josey que me embarco en el vapor más grande del mundo, pero no me encuentro nada de orgulloso, pues en estos momentos desearía que el Titanic estuviera sumergido en el fondo del océano". Lo anterior lo escribió el 8 de abril de 1912, desde Bournemouth, al sur de Inglaterra, para darle a entender a su novia que en el fondo lamentaba sinceramente los cambios de planes. Para entonces, la novia ya había salido de Buenos Aires, sin saber que esa carta llegaría a su destino demasiado tarde. De todo lo anterior no quería hablar Edgardo con sus amigos. Prefería dar su opinión personal como se lo había pedido don Ramón respecto al Titanic.

"¿Sabían ustedes que los constructores del Titanic querían buscar alguna característica que lo distinguiera de sus barcos gemelos? Los tres eran prácticamente iguales... La gente ya no viaja

con tanto entusiasmo y con seguridad. Como saben, el siglo XIX y los primeros años del XX se distinguen por los muchísimos naufragios. Varios barcos se han hundido, y los pasajeros sienten que emprendían viajes a través del mar sin ninguna seguridad. No hace mucho que un barco con cientos de pasajeros se hundió. De ahí que a los publicistas de la White Star Line se les haya ocurrido usar la palabra 'insumergible'. ¡Sí, el nuevo rey de los mares, el Titanic es 'insumergible'!" Todos aplaudieron y Edgardo se puso de pie y, como hacen los políticos expertos, agradeció las ovaciones con sus dos manos en el aire.

"¿Qué les parece si mañana sábado comemos todos los latinos juntos aquí en el Café Parisien? Claro, siempre y cuando, nos atienda la bella Violet", sugirió don Ramón. Todos estuvieron de acuerdo, tanto para comer juntos, como en ser atendidos por Violet. José Pedro sería el encargado de avisarle a los demás: a Florentina Durán, a Serafino Emilio Mangiavacchi, a Servando Ovies Rodríguez y a Julián Pedro Manent.

Saliendo del desayuno, a Uruchurtu se le había olvidado su pesadilla, su malestar estomacal y hasta la preocupación por su país. Estaba encantado, dispuesto a irse a tomar un baño turco. Horas después, a las 9 pm, el Touraine estableció comunicación radiotelegráfica con el Titanic para notificar a su comandante la posición exacta y la extensión de los campos de hielo. El capitán del Titanic le respondió a M. Caussin, capitán del Touraine, agradeciéndole sinceramente por la información proporcionada.

XIII
ELIZABETH Y LA ÚLTIMA CENA

No, nunca fui a desayunar, a comer, ni mucho menos a cenar al restaurante de la primera clase, A la carte, o al Ritz, como también lo llamaban. No se olviden que *sister* Elizabeth viajaba en segunda, *second class*. Ahora tengo entendido que se llama "clase turista". Me gusta más la clasificación, porque no hay nada más enriquecedor como "turistear". Yo —aquí en el fondo del mar— hago muchísimo turismo. Visito los lugares menos imaginables del mundo marítimo. Por ejemplo, aunque los odio, he visto los icebergs en la Antártida; he descubierto muchos trasatlánticos y otros barcos que se hundieron hace muchos años; me he encontrado con barcos piratas; he estado por el mar de Cortés buscando corales y tortugas de carey. Así es que de ahora en adelante me denominaré pasajera de "clase turista".

Que yo recuerde no había mucha diferencia entre la primera y la segunda clases en el Titanic. Quizá la tercera clase contrastaba más con la primera, pero las diferencias con la segunda no eran tan notorias. En lo que más se destacaba, tal vez, era en la decoración de unas habitaciones y cabinas de lujo, pero en el confort eran muy semejantes. Claro, nosotros no teníamos tres salones comedores, ni squash, ni alberca, ni baños turcos, ni gimnasio, ni el Café Parisien, ni peluquería para damas. En cambio, sí teníamos un fumador muy agradable, restaurante y librería. Si querías otro tipo de servicio de más lujo, tenías que comprar un boleto que te daba acceso a otros privilegios que tenían los de la primera clase. Es decir, que entre más pagabas, más podías obtener. Si pagabas más, obtenías más espacio, mejor comida y más facilidades. Para muchos barcos de la época, la segunda clase del Titanic era como la primera. Ésta era parte de la política y del éxito de White Star Line: mejorar al máximo las tres clases respecto a los otros trasatlánticos. Le ponían especial atención a la clase primera, pero de ningún modo

descuidaban la tercera, porque comprendían que los miles y miles de europeos que buscaban suerte en América les reportarían muy buenas ganancias.

Nuestro comedor era espacioso y tenía mesas largas como para ocho personas. Lo que me llamó la atención la primera vez que cenamos o comimos —no me acuerdo— fueron las sillas, que eran giratorias y estaban atornilladas al suelo. Hasta pensé: "Estas sillas no se mueven ni con la tormenta más brutal". Me gustó que el espacio fuera amplio y confortable. Recuerdo que las paredes estaban cubiertas de paneles de roble, lo cual le daba un ambiente muy inglés. Era tan grande el comedor que abarcaba todo lo ancho del barco. Tenía unas ventanas a cada costado muy bonitas, como ojos de buey, por donde entraba la luz que el sol reflejaba contra el mar. Ahora que recuerdo había dos comedores; el de las paredes blancas adornadas con coloridos "afiches" de publicidad de la White Star. En éste las mesas estaban cubiertas con manteles de lino y eran atendidas por camareros impecablemente bien vestidos.

La comida en segunda clase, aunque más simple que en la primera, era muy buena y copiosa. Incluso una pasajera se quejó de que la cena durante la última noche fue "demasiado pesada y demasiado pletórica" (así dijo, "pletórica"). También mencionó que la había disfrutado, que era evidente que "no se escatimó ningún esfuerzo para darle a los pasajeros de segunda clase la mejor cena que el dinero pudiese comprar". No, esa noche, nadie se quedó con hambre. Todos nos veíamos muy satisfechos y muy contentos de estar en un barco tan bonito y cuyo servicio era inmejorable. En el comedor se sentía un ambiente familiar. Todos brindábamos con todos y hacíamos bromas. Estoy segura de que nos divertíamos mucho más que los pasajeros que estaban cenando en el restaurante Ritz, dos cubiertas más arriba.

Una tarde fui a visitar la tercera clase. Me sorprendió la dignidad de la decoración, simple, de buen gusto y funcional. Ellos también tenían una librería y un restaurante gigantesco, con mesas largas como para doce personas. Tenían su propio equipo de *stewards*. En la tercera clase podías comprar tus *tickets* para obtener mejor comida y otros servicios, como los que tenían en la segunda. Hay que entender que en la época eduardiana existía un sistema de clases muy definido y asumido. Sin embargo, puedo asegurar que, durante el hundimiento del barco, no se dio ningún tipo de discriminación. En ese momento todos éramos iguales. Los primeros botes salvavidas se fueron con pasajeros de la tercera clase. Esto también sucedía respecto a la comida.

La cocina del Titanic preparaba los menús para las dos clases por igual, para la primera y para la segunda. Tan era así que comíamos las mismas verduras. Quizá los de la primera tenían más selección de platillos, más condimentados y con diferentes salsas y mayonesas. Puedo decir, sin embargo, que en la segunda, servían un *spaghetti* gratinado como no he vuelto a probar en mi vida. Se volvió tan apreciado entre los pasajeros que no había día en que no pidiéramos que lo repitieran. Recuerdo que los *stewards* nos servían mucho de todo: verduras, ensaladas, carne, pero sobre todo, papas. Papas en todas las formas: asadas, fritas, gratinadas, cocidas; en forma de sopa y de puré. Todo el mundo coincidía en que las comidas en la segunda clase eran mejores que lo que los pasajeros solían comer en su casa. Tal vez tenían razón. Mi madre era una pésima cocinera, además de no tener imaginación, no tenía nada de sazón, su *roast beef* sabía a cartón y sus papas a engrudo. Según mi amiga Middle, que era un verdadero *cordon bleu*, la comida era deliciosa porque en la cocina del Titanic se utilizaban productos de gran calidad: la mejor mantequilla, la mejor crema, huevos siempre frescos, y un extraordinario aceite de oliva. En el libro The *Last Dinner*, mi libro de cabecera por todas las recetas maravillosas que tiene de los platillos del Titanic, se dice que la segunda clase en el vapor significaba "clase media", es decir, "un sólido estrato social caracterizado más por una probidad Victoriana que por el exceso eduardiano".

Me acuerdo muy bien lo que hacíamos mis amigas y yo después de comer: nos ocupábamos de nuestra correspondencia, leíamos en la biblioteca, jugábamos a las cartas, o bien, nos tendíamos en alguna silla de la cubierta con una taza de caldo caliente. Mientras que los de primera, después de hacer sus comidas, se iban al gimnasio, se metían al sauna, se daban un masaje, o nadaban en la alberca. Lo que sí era totalmente distinto entre la segunda y la tercera clase era el salón comedor, es decir, el Ritz, el cual "se extendía a todo lo ancho del barco, no sólo era por ser el recinto más grande a bordo" —según The *Shipbuilder de* 1911 —sino también, por supuesto, por ser uno de los más espléndidos. "Se llegaba a él tras descender la grandiosa escalera que lo precedía y atravesar una amplia sala de recepción. Medía 92 pies de ancho y 114 de largo; sus paredes y techo estaban pintados de blanco. Sin embargo, gracias al peculiar sentido de intimidad que generaba su distribución —las mesas eran para dos, cuatro, seis y ocho personas —, a su cálido mobiliario de roble, a las mamparas que dividían el sitio en diferentes cámaras y a las ventanas salientes de vidrio

emplomado, se experimentaba una atmósfera placentera y acogedora".

La primera noche que pasamos en el Carpathia, el barco que nos salvó de la tragedia, mientras nos servían una sopa caliente, ésa sí idéntica para las tres clases, la señora Douglas empezó a describir, con un vocabulario muy florido, la última cena en el barco: "Cenamos en el restaurante Ritz. Tenía la última palabra en suntuosidad. Rosas y margaritas blancas alegraban las mesas. Las mujeres usaban vestidos de satén y de seda resplandecientes, y los hombres estaban ataviados con una pulcritud inmaculada. La orquesta de cuerdas tocaba música de Puccini y Tchaikovsky. La comida era magnífica: caviar, langosta, codorniz egipcia, huevos de chorlito, uvas de invernadero y duraznos frescos. La noche era fría y despejada; el mar parecía de cristal". ¿Quién le iba a decir a la señora Douglas que unas horas después estaría bebiendo no *champagne*, sino toneladas de agua salada... Sin duda, la señora Douglas pertenecía al grupo de los "cosmopolitas", como los llamaba Walter Lord, "un grupo extenso de gente *chic"*, cuyo estilo de vida "trascendía las fronteras de una nación específica. Eran estadounidenses, británicos, y algunos cuantos provenían del continente. Llevaban una vida internacional. Emigraban incansablemente de un país a otro, de estación en estación. Eran extravagantes, frívolos, a menudo insensatos, pero constituyeron, quizá, el grupo más cosmopolita que el mundo haya visto jamás". Lady Cynthia Asquith también conservaba muy bonitos recuerdos respecto a cómo se vivía diariamente en la primera clase: "Hay que admitir que ocupábamos la mayor parte de nuestro tiempo vistiéndonos y desvistiéndonos. Nos cambiábamos de ropa constantemente, hábito que nos obligaba a viajar con una montaña de equipaje, al menos con un baúl grande y abovedado que llamábamos 'arca de Noé', un inmenso sombrerero y una maleta repleta de accesorios". Lo que no dijo fue que para que no se cansaran mucho estas pasajeras con todos estos cambios de ropa, ellas contaban con una doncella personal y ellos, con su propio valet. El que también intervino en nuestra conversación, fue el señor Elmer Taylor, un empresario millonario dueño de varias fábricas de vasos de cartón. De todos los pasajeros, Taylor era quizá el más corpulento y alto. Medía tanto como Ismay y, seguramente, pesaba dos veces más que el director presidente de la White Star Line. Casi con lágrimas en los ojos, recordó los últimos momentos del Titanic: "Esa noche el mar estaba muy sereno, el cielo despejado y la baja temperatura le dio a las mujeres la oportunidad de lucir

vestidos recién comprados en París, sus joyas más fulgurantes, peinados a la moda, tratamientos faciales, etcétera. La concurrencia se veía radiante. Predominaban el bienestar y la dicha".

¿Con quién compartí la última cena del Titanic? No me acuerdo. ¿Cené? No me acuerdo. ¿Habré cenado con mis amigas? No me acuerdo. ¿Qué cené? No me acuerdo. A lo mejor cené la codorniz egipcia. ¿Era egipcia o francesa? Creo que venía directamente de París, como Pierre Marechal, el pasajero más supersticioso de los 21 franceses que se embarcaron en Cherburgo. Dieciséis sobrevivieron a la catástrofe, entre ellos, Pierre Marechal, director de la compañía aeronáutica Pouthan. Lo recuerdo muy bien. Viajaba en primera, tenía un bigote muy espeso como si estuviera compuesto por millones de cerdas de puerco espín. Era tan supersticioso que no tomó el trasatlántico Le Savoie, que zarparía el 13, por temor al número de la mala suerte. Entonces, el 10 de abril, optó por embarcarse en el Titanic. Cuando su esposa se enteró del cambio, le dijo alarmada: "Pierre, tengo una terrible premonición. No me gusta ese barco, presiento que algo le va a pasar". Pierre no le hizo caso. Cuatro días después de que su marido, finalmente, partiera en el barco hacia Estados Unidos, la señora Marechal estaba jugando bridge con sus amigas, y de pronto, dejó caer las cartas y se desmayó. Estuvo inconsciente un buen rato; cuando volvió en sí, exclamó: "¡¡¡El Titanic se está hundiendo!!!". Curiosamente, esa noche del 14 de abril, Pierre también estaba jugando cartas con sus amigos en el Café Parisien. Cuando el oficial les anunció la mala noticia de la colisión y les sugirió que se pusieran su chaleco salvavidas, Pierre tenía entre las manos la carta número 7, el mismo número de su bote salvavidas, el cual se hubiera dicho que lo estaba esperando, porque bastó con que saliera de la sala de juegos, cuando se le apareció un oficial y prácticamente le ordenó que se subiera al bote salvavidas. "Cuando nuestra lancha se paró a una buena distancia del buque, teníamos frente a nosotros un cuadro maravilloso. Sobre un mar totalmente tranquilo, sin luna, con millones de estrellas, de repente apareció ante nuestros ojos el enorme Titanic, cuya proa estaba a punto de hundirse en un mar infinitamente negro", dijo Pierre a la prensa, al llegar a Nueva York.

Pierre fue el que me contó, un día que me lo encontré en la peluquería comprando una tarjeta postal, que el restaurante de primera, el Ritz, estaba decorado al estilo Luis XVI, y que sus pisos estaban cubiertos por una alfombra Axminster muy gruesa. El Ritz estaba administrado por el famoso Luigi Gatti, quien solía ocuparse del Oddenino's Imperial Restaurant de Piccadilly, un lugar que

frecuentaban los *gentleman* más prominentes de la época. “Una noche, con mucho gusto, la invito”, me dijo Pierre, haciéndome una ligera reverencia. Pero, después de esa ocasión, nunca más lo volví a ver.

Durante la noche del 14 de abril, el señor Gatti se ocupó personalmente de la cena que ofrecían el señor George Widener y su esposa de Filadelfia, dueña de un collar de perlas de tres hilos valuado en 150 mil dólares. Hablando de dinero, su suegro, el señor B. Widener, se acababa de comprar una pintura de Rembrandt. Como invitados de honor, estaban el capitán Edward J. Smith y el soltero más codiciado del barco, el mayor Archibal Butt, ayudante de campo del presidente William Howard Taft. En esa ocasión, la última cena fue en el Ritz. El señor Gatti le dijo al chef Rousseau que incluyera en la cena caviar, langosta y codornices ligeramente asadas. Para terminar con broche de oro, serviría un postre de brandy cubierto con cerezas frescas. Me pregunto si en esa cena tan elegante no corrió el rumor de que el Titanic había llegado a una zona de icebergs. Simpático como era Butt, seguramente hubiera hecho un chiste al respecto y todos se habrían reído mucho, salvo el capitán Smith quien, para entonces, ya había recibido varios cables, previniendo al Titanic de los riesgos del campo de hielo.

Mientras estos *gentlemen* disfrutaban de sus platillos y admiraban la belleza de la señora Widener, quien después de haber perdido a su marido e hijo en el hundimiento, donó 5 millones de dólares para construir una escuela, ¿qué pasaba a esas horas con el resto del barco, es decir, con los 2 218 pasajeros que también tenían que cenar? ¿Teníamos? Tengo la impresión de que esa noche no nos dieron de cenar a ninguno de los 2 218. La tripulación y todo el personal de cocina estaban demasiado ocupados batiendo decenas de claras de huevo para preparar la crema Chantilly de los ricos.

Ese domingo no me acuerdo haber escuchado el clarín de las seis de la tarde que indicaba a los pasajeros que debíamos vestirnos para la cena. Lo que sí recuerdo es que hacía mucho frío, y que, en un momento dado, dudé en ponerme mi uniforme grueso de Salvation Army.

Los que trabajaron como nunca para los preparativos de la última cena en el Titanic fueron los del equipo del chef Proctor. Había que ocuparse de los cartoncitos para poner frente a cada lugar del invitado en la mesa de honor. Antes, había que escribir con una caligrafía muy estilizada los once platillos que cenarían esa noche: ostiones crudos u *hors d’oeuvre variés* (a elegir) y con un consomé Olga o sopa de crema de cebada. En mi libro-recetario

predilecto The *Last Dinner*, dicen los autores que: "Una de las entradas más fascinantes del menú fue el *Punch Romaine*. Más parecido a un sorbete alcohólico que a cualquier ponche consumido en la actualidad, esta pócima estilo Escoffier se serviría en copas de postre como un refrescador del paladar, entre el quinto platillo —cordero, pato asado o solomillo de res— y el séptimo, que en esa ocasión consistió en pichón asado y berros frescos".

Para esa cena tan especial, el señor Luigi tuvo dificultades para elegir, entre las 70 marcas, una botella de *champagne* que les agradara a los anfitriones. Lo mismo le sucedió cuando vio la lista de los 54 tipos de Bordeaux y los 48 vinos de Borgoña, Moselle e Italia. Me pregunto cuántos pasajeros de la primera clase, con varias copas de vino en el estómago y en la cabeza, habría la noche del 14 de abril. A lo mejor muchos de ellos tardaron en reaccionar ante la tragedia, al pensar que todo lo que veían y escuchaban en esos momentos era efecto del alcohol.

Mientras los pasajeros del Ritz brindaban por el capitán Smith, la orquesta de los músicos, dirigidos por Hartley, interpretaba, entre otros valses e himnos, mi *rag time* preferido: *Autumn* de Archibal Joyce.

Esa noche también había mucha animación en los dos cafés: el Café Parisien, muy visitado por los jóvenes, donde se podía comer un sándwich tomado del bufé, y el Café Veranda, el cual daba la ilusión de que estabas al aire libre, gracias a las hiedras plantadas que ascendían por los enrejados colocados por las ventanas grandes en forma de arco. Los sillones y las mesas eran de mimbre, lo cual le daba un ambiente muy fresco. Hasta el Café Parisien y el Veranda llegaban los olores de los quesos: Chesire, Stilton, Gorgonzola, Edam, Camembert, Roquefort, St. Ivel y Cheddar.

Quién sabe cómo le hizo mi amiga Mildred para conseguir del señor Luigi la receta de *Homard Thermidor*. Yo creo que Luigi estaba medio enamorado de ella, porque varias veces los descubrí platicando en la cubierta de la segunda clase. De lo contrario, no me explico cómo pudo haberse hecho de esta receta tan exclusiva del Titanic. El caso es que la apuntó en su libretita y la tarde del domingo nos la dictó. A sabiendas de que jamás haríamos una cena tan cara, las tres tomamos nota para no desairar a nuestra Mildred.

Homard Thermidor
(langosta Thermidor con papas duquesa)

Este platillo espectacular fue creado por el chef del Mairie's —uno de los restaurantes más famosos de la *Belle Époque* parisina—, la noche del 19 de

enero de 1894, para celebrar el estreno de la obra *Thermidor* de Victorien Sardou. En un restaurante eduardiano, la langosta Thermidor solía presentarse en una bandeja de plata circundada por un borde decorativo (y delicioso) de papas duquesa. Antes de servirse, el platillo se colocaba bajo una parrilla, de modo que la parte superior de la langosta y las papas adquirieran un tono dorado y el manjar estuviese bien caliente.

Ingredientes: 2 langostas vivas del Atlántico (de 2 libras cada una), ¼ de taza de mantequilla derretida, 2 dientes de ajo picados, ½ taza de migas de pan fresco, 2 cucharadas soperas de perifollo o perejil fresco picado, ¼ taza de cucharadita de sal, ¼ de cucharadita de pimienta. Para la salsa: 1 taza de leche, ½ cebolla cortada en trozos, 1 hoja de laurel, ¼ de cucharadita de granos de pimienta negra, 2 cucharadas soperas de mantequilla, 2 cucharadas soperas de harina común, 1 cucharadita de cáscara de limón rallada, 1 cucharadita de mostaza en polvo, ½ de cucharadita de nuez moscada rallada, ¼ de taza de crema, ¼ de cucharadita de sal, ¼ de cucharadita de pimienta blanca.

Preparación de la salsa: en una olla pequeña, caliente la leche, la cebolla, la hoja de laurel y los granos de pimienta negra a unos 190° centígrados, hasta que comiencen a formarse burbujas en los extremos. Retírela del fuego, cúbrala y déjela reposar durante diez minutos.

En una cacerola de fondo grueso derrita la mantequilla también a 190 grados. Espolvoree la harina y cocine durante un minuto aproximadamente. Retire del fuego y, agitando de manera constante, cuele la mezcla en leche caliente (a 220 grados). Cocine a 190 grados, agitando de manera constante, durante cinco minutos o hasta que la salsa espese lo suficiente para adherirse a la cuchara.

Incorpore la cáscara de limón, la mostaza en polvo y la nuez moscada. Sin dejar de remover, vierta la crema. Incorpore sal y pimienta. Cubra y mantenga caliente.

Corte las langostas por la mitad, longitudinalmente, y extraiga las pinzas. Deseche el intestino, el estómago y las branquias. Remueva la humedad. Frótelas con mantequilla derretida, de modo que quede una ligera capa. Espolvoree sal y pimienta, y extienda sobre una bandeja de horno, con el caparazón hacia abajo, al lado de las pinzas. Ase durante cinco y ocho minutos, o hasta que los caparazones estén rojos y la carne esté casi opaca. Enfríe ligeramente y retire la carne de las colas; rebánela en ángulo. Quiebre las pinzas y retire la carne; córtela en trozos gruesos.

Cubra el interior de los caparazones con la mitad de la salsa. Coloque la carne de langosta cortada en trozos sobre la salsa de los caparazones. Revista todo, de manera uniforme, con el resto de la salsa y disponga sobre una bandeja refractaria.

En un pequeño bol revuelva el resto de la mantequilla, el ajo, las migas de pan, el perifollo, la sal y la pimienta.

Papas duquesa

Ingredientes: 3 papas para hornear grandes (peladas y cortadas en trozos), ¼ de taza de mantequilla, ¼ de cucharadita de sal, ¼ de cucharadita de pimienta, ¼ de cucharadita de nuez moscada, 1 huevo, 2 yemas de huevo, 1 cucharada sopera de mantequilla derretida.

En una olla grande, con agua salada hirviendo, cocine las papas hasta que se hayan ablandado. Escúrralas bien y colóquelas en una bandeja de horno. Meta al horno a 180 grados durante dos minutos o hasta que la

bandeja esté seca.

Ponga las papas en un bol grande y píselas. Mezcle la mantequilla, la sal, la pimienta y la nuez moscada con el puré de papa. Bata y agregue el huevo y revuelva hasta que quede una masa uniforme. Siga batiendo y añada las yemas una por una.

Coloque la mezcla en una manga pastelera, cuya boquilla tenga forma de estrella. Trace un borde decorativo alrededor de las langostas. Frote el borde con mantequilla derretida y póngalo bajo la parrilla durante un minuto, o hasta que se dore ligeramente. La ración equivale a dos tazas.

¿Por qué si todo era armonía y paz esa noche, tuvimos que chocar contra un iceberg? ¿Porque los oficiales no llevaban los binoculares para advertir el témpano de hielo con más anticipación? ¿Porque Murdoch dobló el timón hacia el lado contrario? ¿Porque el capitán Smith tenía mala suerte? ¿Porque J. Bruce Ismay, director de la empresa White Star Line, le había pedido al arquitecto del Titanic, Thomas Andrews, que hiciera más delgados los remaches para que no pesara tanto y así se pudiera ahorrar carbón? ¿Porque el barco pesaba 45 000 toneladas? ¿Porque el capitán Smith no le dio importancia a los primeros cables en donde lo advertían de los campos de hielo? ¿Porque Edith Rosenbaum lleva un terrible exceso de equipaje? ¿Porque había demasiadas ratas en el barco? ¿Porque entre el equipaje el barco llevaba un sarcófago con una momia adentro? ¿Porque ya lo había pronosticado la novela *Futilidad*, en donde se relata el hundimiento de un trasatlántico llamado *Titán*, escrita en 1898? ¿Porque había muchos pasajeros anticatólicos que no creían en el Papa? ¿Porque quería ganar el Blue Ribband como el trasatlántico más veloz del mundo? ¿Porque el capitán Smith con todo y su *savoir faire* estaba en la cama justo en el momento de la colisión? ¿Porque los telegrafistas no se daban abasto con tantos cables que recibían y mandaban para avisar que había muchos icebergs? ¿¿¿O porque fue la voluntad de Dios???

XIV
EL HUNDIMIENTO Y EL DESTINO

La mañana del sábado 13 de abril, Uruchurtu abrió los ojos y se preguntó dónde estaba. Por un momento tuvo la impresión de que se había despertado en su casa de Rosas Moreno, San Rafael. Cuando se percató de que estaba en la cabina del trasatlántico más grande del mundo, se angustió. Por primera vez, desde que dejó su patria para viajar a Europa, se sintió solo. En ese momento tuvo la impresión de que no debería estar allí, de que no pertenecía a ese camarote tan lujoso y extraño a la vez; algo le decía en su fuero interno que no era su lugar, que el viaje en ese barco tan grande y lujoso había sido demasiado forzado. Con nada de lo que lo rodeaba se identificaba. La gente con la que había estado conviviendo desde hacía tres días, le era totalmente ajena, incluidos sus compañeros latinoamericanos. ¿Quién era entonces Manuel R. Uruchurtu? A ciencia cierta, no lo sabía. De lo único que estaba seguro, era de que tenía 39 años y era el noveno de una familia muy honorable de Hermosillo, Sonora. Estaba seguro igualmente de que su madre, doña Mercedes Ramírez, le tenía una predilección muy especial desde que era pequeño. En el fondo, Manuel pensaba que todo lo que le había acontecido en la vida ya estaba escrito, sin que él hubiera intervenido en nada. El destino decidía todo por él y él se dejaba manejar por ese destino sin que supiera hasta dónde podría llevarlo. ¿Y si el destino un día le hiciera una mala jugada? “Bueno, pues ya estaría de Dios...”, como decía su madre. Estas incertidumbres le causaban un vacío enorme, un agujero en su alma que no tenía llenadero. Desde que era un niño, siempre lo acompañó esta sensación. Un día le dijo a su nana: “No me hallo”. A lo que Niconora le contestó, “tampoco yo me hallo porque tu mamá siempre me está regañe y regañe”. El no hallarse, tal vez, tenía que ver con el hecho de que su padre nunca lo había distinguido en nada. Para don Mateo, Manuel era un hijo más. Cuando estaba muy

ocupado y preocupado por alguno de sus asuntos, ni se acordaba de su nombre. Para llegar a pronunciarlo, tenía que decir como si se hubiera tratado de una letanía, los otros seis nombres que le precedían. Tampoco sabía Manuel si el *pater familia* de la casa, de carácter rígido y autoritario, estaba orgulloso de su noveno hijo. En cambio él sí lo estaba de su padre, y mucho. Más que amarlo filialmente, lo admiraba porque había peleado en Sonora contra los invasores franceses, porque había sido un negociante exitoso, y porque era un gran patriota.

Don Mateo Uruchurtu Días, había sido juez y presidente municipal de Guaymas, su ciudad natal. En 1835 se integró a las Fuerzas Rurales de Hermosillo, órgano de carácter militar supeditado al Ejército Nacional, donde paulatinamente fue asecendiendo en grados militares. En la batalla de Guaymas (1854) presidió la Junta Juarista de Sonora en apoyo al presidente Benito Juárez contra la "intervención francesa". Doña Mercedes, su esposa, también lo admiraba por todas estas hazañas; sin embargo, había algo que no le gustaba: cuando se dirigía a ella, lo hacía como si se tratara de una hija más, incluso la llamaba "mi hija". No le gustaba su hermetismo y la distancia que anteponía entre ella y sus hijos. Y tampoco le gustaba que hiciera sus comidas y hasta su siesta en la biblioteca. Hay que decir que don Mateo le llevaba 25 años a su esposa y casi 60 a su hijo menor, Remigio. Algo que había unido mucho a doña Mercedes y a su hijo Manuel, era el terror que ambos le tenían a don Mateo. Con él nada más hablaban de lo indispensable; cuando excepcionalmente se encontraba en la casa familiar, todo mundo debía hablar en voz baja, y toda la familia debía atenderlo hasta en el mínimo detalle. Doña Mercedes sabía que el uniforme de su marido debía lucir impecable, asi como sus botas y la hebilla de su cinturón. Sabía que nadie le podía desordenar los papeles de su escritorio, nadie podía tomar, sin permiso, un libro de su atiborrada biblioteca y nadie debía despertarlo durante su siesta. Pero también sabía que le gustaba el chocolate bien caliente, el pan de pasas y las natillas muy ligeras.

En todo esto pensaba Manuel, en la cama, acostado en posición fetal y con las dos manos bajo la mejilla derecha. ¿Qué estaría haciendo su hija Amparo en esos momentos? ¿Estaría atendiendo su clase de piano? ¿Y Gertrudis, qué estaría haciendo su esposa en esa casa tan grande llena de canarios y de macetas con helechos? ¿Estaría dando órdenes a la servidumbre, o bien, se encontraría en la iglesia de San Cosme adonde solía ir diriamente a rezar el rosario, con Dolores, su hija mayor.

María Gertrudis de los Dolores Francisca de Paula Trinidad Maura del Corazón de Jesús Caraza Landero, nació en Xalapa, el 6 de agosto de 1867. Era hija única de Manuel Caraza Domínguez y María de los Dolores Landero Marín, apellidos de familias xalapeñas dueñas de haciendas y propiedades. Si algo tenían ambas familias, era un gran sentido de su propia importancia en la sociedad xalapeña del porfiriato. El bisabuelo de Gertrudis, don Lino Caraza, había llegado a Veracruz como inmigrante privilegiado durante la Colonia. Don Lino, como todo mundo lo llamaba, era natural de Los Molinos, en la provincia de Soria. Cuando llegó a Veracruz se casó con Gertrudis Zavalsa. Años más tarde, Gertrudis heredó parte de la fortuna de su padre, con la que don Lino compró la hacienda de San Miguel Almolonga, una bellísima propiedad que se encontraba en el Valle de la Concha. Con los años, los Caraza comprarían más propiedades en este valle que se dedicó a la producción de la caña. Por esa razón, se decía que los Caraza eran "dueños de todo el valle".

Sin embargo, la casa familiar se encontraba en el centro de Xalapa. En esta residencia, Manuel conoció a Gertrudis, ahí se enamoraron y ahí nacieron sus hijos. Aunque se casaron en la Catedral de Xalapa, muy poco después se fueron a vivir a la Ciudad de México, en la colonia San Rafael. Entonces tenían como vecinos a la familia Lombardo Toledano. Cuando sus hijos eran pequeños, les encantaba ir a jugar con los perros terra nova. En esa época, el despacho de Manuel Uruchurtu estaba en la calle de Plateros e Isabel la Católica, y desde el balcón de ese edificio de tezontle, Amparo, su segunda hija de ocho años y la "niña de sus ojos", vio pasar al presidente Porfirio Díaz en su diligencia. "Mi hijita, ese hombre que ves allí, es el presidente de la República. Es un héroe. Apláudele con tus dos manitas y dile: '¡viva don Porfirio!'" Muchos años después, lo contaba doña Amparo, que había conservado toda su vida esta imagen como el mejor de los recuerdos.

Estaba don Manuel a punto de volverse a dormir, cuando de pronto escuchó que alguien tocaba a la puerta. "Le traigo un marconigrama, señor Uruchurtu", anunció el *steward* en un inglés perfecto. De un brinco salió de la cama, se puso su bata de seda y le abrió al mensajero. Era de don Ramón, quien le recordaba la comida con los amigos latinoamericanos en el Café Parisien.

La sobremesa de la reunión con los pasajeros latinoamericanos se prolongó prácticamente hasta la tarde. Uruchurutu se pasó horas hablando de la política de su país. Se hubiera dicho que disfrutaba explicándoles por qué no resultaba fácil, como estaban las cosas en

estos momentos en México, hacer contrapeso en un gobierno constituido ahora por *inexpertos apasionados*, es decir, por los maderistas que estaban conformando la XXVI Legislatura. “Digan lo que digan de don Porfirio, pero la gente en mi país comienza a sentirse defraudada, desanimada con la prometida democracia que no llega, y que no es capaz de satisfacer sus demandas. Don Porfirio, transformó al país, lo hizo la nación más importante de América Latina”. No acababa de terminar la frase, cuando don Ramón lo interrumpió y le dijo: “Oiga don Manuel, me va usted a perdonar, pero don Porfirio era un dictador muy temible y muy autoritartio. En su país, si mal no recuerdo, hay 90% de analfabetismo. ¿Sabe usted por qué le dicen a Uruguay, ‘la pequeña Suiza’? Porque hemos consolidado la democracia, porque hemos disminuido la dependencia con el extranjero, porque nos hemos convertido en país exportador de ganado, de lana, de azúcar, porque se ha prohibido el trabajo a menores de 13 años, porque por obligación la mujer dispone de 40 días en el periodo de embarazo, porque se estableció la jornada de ocho horas, porque se aprobó la pensión a la vejez para las personas mayores de 65 años, porque la educación es obligatoria, gratuita y laica, y porque somos los mejores futbolistas del mundo.... Perdóneme, don Manuel, pero por algo su país está en plena Revolución y corrieron a don Porfirio...” Al escuchar todo lo anterior, Uruchurtu se puso pálido, no sabía qué decir ni cómo reaccionar. Intuía que lo mejor era no continuar con la discusión. Hubiera sido inútil y muy desagradable para los demás compañeros. De pronto, intervino Edgardo y exclamó a todo pulmón, lo que suscitó que muchos pasajeros alzaran la ceja: “¡Sanseacabó! ¡Sanseacabo! No más de política, mejor hablemos de los millonarios del Titanic o de futbol o de lo que quieran menos de política”. La propuesta no tuvo eco, para esos momentos ya estaban todos muy cansados (habían bebido más de la cuenta) y además, ya era demasiado tarde. “Yo tengo que ir a la peluquería”, anunció don Ramón. “A mí, me espera un partido de bridge con un texano riquísimo”, dijo Francisco, un poco cortante. “Con este cielo tan estrellado y ese mar tan tranquilo, yo mejor me voy a la cubierta a dar la vuelta”, anunció José Pedro.

Manuel se retiró a su cabina cabizbajo y pensativo. Se odió por no haber podido refutar a don Ramón. Se odió porque intuía, sin poderlo evitar, que los demás amigos coincidían con don Ramon. Y se odió porque empezaba a sentir las terribles agruras de siempre. Lo mejor era tranquilizarse y tratar de tomar una siesta. Para entonces ya se había encariñado con su camarote, lo sentía como si

se hubiera tratado de una cuevita. Con sus fotografías de familia, sus objetos personales y el tamaño reducido de la cabina cubierta de madera, se sentía en un ambiente de intimidad y hasta familiar. Lo único que le faltaba era su *secretaire* francés que había comparado en El Puerto de Veracruz. Nada le gustaba más a don Manuel que sentarse frente a ese pequeño escritorio de marquetería de mediados de siglo XIX que estaba en su biblioteca y ponerse a escribir sus cartas personales o sus discursos.

"Tengo que escribirle a Gertrudis", pensó de pronto. De una carpeta de piel que guardaba en su maleta, sacó tres pliegos de papel para escribir del hotel Ritz de Madrid. Buscó su pluma fuente *Waterman* modelo Edson con punto de oro de 14 kilates. Con una tinta color sepia escribió:

El Titanic, sábado 14 de abril de 1912

Mi adorada viejecita:

Hoy me siento particularmente nostálgico. Será por el vaivén de las olas del mar... y porque no estás tú. Llevamos tres días de viaje, los cuales se me han hecho eternos. Mi camarote está decorado con muy buen gusto, sus muebles son típicamente de estilo eduardiano, tiene su propio baño, su calefacción, una mesita que hace las veces de escritorio y un pequeño vestidor. Paseando por el barco, conocí a siete pasajeros latinoamericanos. El contacto se hizo sin la menor dificultad, especialmente con el uruguayo Ramón Artagaveytia, con quien a veces discutimos, pero siempre muy amigablemente. Hoy, comí con ellos en el Café Parisien, nuestra conversación se mezclaba con el barullo que provocaban las señoras vestidas de una forma muy elegante, que iban a tomar té.

El Titanic es diez veces más grande que el Ángel de la Independencia, que la ciudad de Hermosillo, que la Cámara de Diputados y que el Zócalo. Tiene 29 calderas que concentran la energía de 159 hornos de carbón. De ahí que salga el vapor que alimenta sus tres grupos de motopropulsores. El otro día bajé a la sala de máquinas y me asombré de ver motores de más de cuatro pisos de altura trabajando con todas sus fuerzas. El lujo está presente hasta en el último rincón del trasatlántico. Es indescriptible. Tiene cuatro chimeneas, diez cubiertas en las cuales se ven algunos botes salvavidas. ¿Para qué los necesitaría el Titanic, si aquí nos sentimos como si fuera una gigantesca lancha salvavidas? La comida es deliciosa, aunque un poquito pesada. Los músicos son de primera, aunque viajen en segunda... La atención de la tripulación es como la de un hotel de cinco estrellas.

¿Cómo están mis pollitos? Los extraño mucho. ¿Pudiste ponerte de acuerdo con Luis Caraza, respecto al dinero que le solicité para ti? Como agradecimiento le compré una magnífica caja de Habanos de la marca "Fernández García". A ti te compré en la boutique *de* souvenirs, *que está cerca de la peluquería, una tacita de porcelana, como las que comprenden la vajilla de la White Star Line. No sé por qué estos últimos días he pensado mucho en don Porfirio, en don Ramón Corral, en Ives Limantour y en todos los políticos llenos de achaques que dejé en Europa. Estoy seguro de que ya no volveré a verlos. Desafortunadamente ya están muy cerca de la muerte. Por cierto, todas y cada una de las Corral con mucha*

insistencia me encargaron que te salude. Yo les digo siempre que tú me das igual encargo. Mañana domingo trataré de visitar todo lo que me falta por conocer del barco. Tengo curiosidad por ver cómo es la segunda clase. El domingo habrá una gran cena en el restaurante Ritz-Carlton en honor del Capitán Smith. Desafortunadamente no me invitaron. Lo cual agradezco, porque a esas horas seguramente estaré rendido por haber hecho ejercicio. El lunes por la mañana habrá una exhibición de los perros que viajan en primera. Dales de mi parte, muchos besos a los niños. Espero encontrar llegando a Waldorf Astoria, carta tuya.

Recibe amorosos abrazos y besos de tu viejo.

Esa noche don Manuel durmió un poco inquieto. La discusión con don Ramón lo había perturbado más de la cuenta. Sinceramente no comprendía cómo había personas que osaran criticar, sin ningún fundamento, a un gran héroe de todos los tiempos, don Porfirio Díaz. "Le pude haber dicho que Uruguay, era del tamaño de Taxco", se dijo justo antes de cerrar los ojos, con una sonrisa en los labios.

Muy temprano, el domingo por la mañana, Uruchurtu conoció en el gimnasio a un pasajero encantador, Archibaldo Gracie, quien le platicó del libro que acababa de publicar, *The Truth About Chikamauga*, es decir, la verdad de esa batalla de la guerra de secesión. Debido a todo el esfuerzo que le representó a Gracie la escritura de su obra, decidió tomarse unas vacaciones en Europa. Necesitaba descansar, de allí que se hubiera embarcado, solo, sin esposa e hija, en el Titanic. "¿Sabe usted, en Inglaterra la regla número uno para un verdadero *gentleman* es proteger a la mujer. Como no tengo a quién cuidar durante este viaje, me ofrecí ser el protector de tres hermanas que regresan de Londres, después de asistir al funeral de uno de sus familiares. Ellas son muy amigas de mi mujer. También viajan en primera. ¿No las conoce? Son E. D. Appleton, C. Cornell y John Murray Brown. Ah, y también está su amiga, Edith Evans. Yo, estoy despierto desde muy temprano. Nada me gusta más que ir al gimnasio. Me encanta la natación. ¿Usted sabe nadar? ¿¿¿¿Noooooo???? *My goodness!!* Bueno, no tiene nada que temer en este barco. Le decía que Charles Cullen, mi *steward* personal, tiene instrucciones de despertarme muy temprano, para ir al gimnasio con T. W. McCawley, y para jugar *squash* con Fredrick Wright, para después irme a nadar. Para mí este maravilloso buque es como un *summer palace*. Me voy Mr. Uruchurtu, gusto en conocerlo. Si quiere nos vemos después de desayunar. Recuerde que en el gran comedor, transformado en iglesia, se oficiará una ceremonia donde se cantará el himno número 418, es decir *O God our help in ages past*. No falté. Estoy en la cabina 51 por si requiere

cualquier cosa".

Jamás se imaginó el pasajero mexicano que en el barco se impartieran oficios religiosos. Se dijo que asistiría por puritita curiosidad. Sabía que la mayoría de los viajeros eran protestantes, salvo, seguramente, sus ocho amigos latinoamericanos y él. Por cierto, esa mañana, en el Café Parisien, no estaban ni don Ramón, ni los argentinos. Nada más vio a Violet, con su maravillosa sonrisa, con quien estuvo platicando un buen rato a propósito de las personas supersticiosas. "¿Sabía usted don Manuel, que en el barco, no hay cabina número 13?", le preguntó la *steward*. "Yo no creo en esas cosas —respondió don Manuel—. Pero en lo que sí creo es en el destino o en la Providencia, llámelo como usted quiera. Mire, señorita Violet, yo no debería de haber viajado por el Titanic. Yo debería de haber regresado a México por el Espagne, saliendo del puerto del Havre, pero un amigo mío insistió que cambiara mi boleto por uno del Titanic, para aprovechar el viaje inaugural. Incluso, casi pierdo el tren en la estación Saint Lazare. Lo cual quiere decir, que ya estaba escrito que viajara en este maravilloso trasatlántico. ¿Cómo se llama eso? ¡Destino!" Violet, se le quedó viendo divertida con su extraño color de ojos y le dijo de una manera muy coqueta: "No, don Manuel, eso se llama ¡suerte!".

Don Manuel atendió el oficio religioso con los ojos cerrados. Mientras los demás pasajaros de primera clase cantaban sus himnos, Uruchurtu elevaba sus oraciones a la Virgen del Buen Viaje y rogaba por la paz de su patria, por su familia y desde luego por su senaduría por Sonora.

Para esas horas, el radiotelegrafista Harold Cottam del Carpathia había mandado al puente de mando el primer comunicado del Caronia, barco de la compañía Cunard, con el siguiente mensaje: "El barco se encuentra en el Atlántico, en viaje de Liverpool a Nueva York, y reporta el avistamiento de hielo a los 42° Norte, en una extensión de los 49° a 51° Oeste". Por otro lado, los avisos del Titanic se escuchaban perfectamente bien. En su mayoría eran telegramas de negocios al Cabo Race en Terranova, reexpedidos a Nueva York o a Europa. "Tráfico abundante" opinó, "Cotizaciones de la bolsa y similares para los multimillonarios", contestaba el telegrafista del Carpathia.

El domingo 14 de abril, Uruchurtu comió en el restaurante A La Carte, con Servando José Florentino Ovies y Rodríguez, de 36 años. Cuando Servando tenía 15 años, en 1891, se fue a Cuba para trabajar en la fábrica de ropa de su tío José Rodríguez. Andando el tiempo, el joven se convirtió en "don Servando", dueño de la mejor

sedería de La Habana, El Palacio de Cristal. Entre más trabajaba don Servando, más se consolidaba su empresa. “Hay que importar”, le dijo un día a su equipo de colaboradores. Fue así que empezó a viajar, especialmente a Europa. En 1912, decidió ir a visitar a su madre a Avilés. Aprovechando su estadía en España, viajó a Francia e Inglaterra. Después se dijo que había que llegar hasta Nueva York para atraer más inversión y nuevos contratos. “Fíjese, don Manuel, que mi esposa está embarazada. Me negué a que me acompañara porque pienso que estos viajes trasatlánticos son muy agotadores. Por eso le pedí a mi mujer que mejor se quedara”. El mexicano le habló de su respectiva mujer, y de sus siete hijos. “Pero cómo es posible que tenga usted tanta familia siendo tan joven”. “Joven, ya no; comeaños, sí”, le contestó el diputado. Después don Servando le contó a Manuel que había conocido a un millonario norteamericano, John Jacob Astor. “Mañana se lo presento sin falta. Vale la pena que lo conozca. Es un hombre muy sencillo. Está recién casado con una mujer muy hermosa. A lo mejor al señor Astor le interesa invertir en México. Le repito, don Manuel, es millonario y en ¡¡¡dólares!!!”.

Mientras Uruchurtu y Ovies, disfrutaban de un delicioso café, dos horas antes el buque holandés Noordam había enviado otro aviso al Titanic, de riesgo de un campo de hielo en el mismo lugar donde lo había detectado el Coronia. A las 13.42 pm llegó un aviso más, esta vez del buque Baltic, “vista de un campo de hielo”. El mensaje fue entregado al capitán Smith, quien a su vez se lo entregó a Ismay, quien a su vez se lo guardo en la bolsa de su saco. A las 13.45 pm, el Titanic recibió otro marconigrama, esta vez del trasatlántico alemán Amerika, “Se divisa un gran iceberg”, decía.

La tarde estaba preciosa. El cielo y el mar se veían tranquilos. Una vez que se despidieron el cubano y el mexicano, este último se dirigió a la librería. Sobre la cubierta, vio pasar de largo a una pareja: iban tomados del brazo. Se veían muy contentos. Lo saludaron con un gesto de cabeza, a lo que don Manuel contestó de la misma forma. Al llegar a la librería, cuál no sería su sorpresa de encontrarse con el coronel Archibal Gracie. “Ah, don Manuel, qué gusto. ¿Ya hizo ejercicio? Ahora, permítame recomendarle otro tipo de ejercicio pero para su intelecto. Acabo de terminar un libro magnífico. Se llama *Old Dominion* de Mary Johnston. Son cuentos de aventuras. Hágame confianza, se lo va a devorar”, le dijo Gracie a Uruchurtu. El libro tenía una pasta color guinda y el título estaba escrito con letras doradas. Don Manuel lo tomó y le agradeció profundamente su recomendación. “Creo que soy mejor en este

deporte", le dijo Uruchurtu antes de despedirse del pasajero inglés.

Cuando el diputado llegó a su cabina-cueva después de atravesar la cubierta a una temperatura cercana a cero, se quitó el saco y los zapatos. Luego se recostó sobre la cama, y esta vez se cubrió con su "nubesita" blanca, la cual en realidad era su edredón de plumas. Curiosamente la tarde había enfriado particularmente. Abrió el libro y leyó la primera hoja donde se explicaba quién era Mary Johnston: "Novelista norteamericana, y abogada de los derechos de la mujer. Johnston es hija de un soldado de la guerra civil Americana, quien se convirtió en un gran abogado. Mary Johnston nació en un pequeño pueblo de Buchanan, Virginia. Como fue una niña frágil, fue educada en casa por su familia y por tutores. Creció con el amor a los libros y a las novelas, y frecuentemente combina la literatura con la historia. La novela que mayor éxito ha tenido es *To have and to hold*. En 1900 fue un verdadero Best Seller en los Estados Unidos".

Manuel estaba a punto de empezar a leer el primer capítulo de su libro, cuando, sin darse cuenta, poco a poco, se quedó dormido.

Inmerso en el sueño, vio a Carmelita Romero Rubio, esposa de don Porfirio Díaz. La vio con su acostumbrado vestido en talle a la cintura de bordados de seda y rematado con su mantilla verde y blanco. Vio que estaba esperando a sus invitadas en el salón social y de lectura. Vio cómo el sol se filtraba por los ventanales que dejaban penetrar tenues ráfagas de una tarde veraniega, con el viento fresco que desprendía un olor a gardenias que había en la mesa, cubierta ésta con mantel deshilado que apenas dejaba asomar las patas talladas de cedro chiapaneco. Vio sobre la mesa y junto al sofá-diván, un regalo todo cubierto por algodones. Vio a don Porfirio Díaz y a doña Carmelita abrirlo y descubrir un fonógrafo. Era un fonógrafo Edison que había sido obsequiado a la familia. De pronto, escuchó el sonido del piano con un vals de Chopin…

Mientras don Manuel seguía sumido en su sueño, en el reloj dieron las 9.10 pm. Hacía diez minutos que el capitán Smith le había pedido disculpas a sus anfitriones el señor George Widener y su esposa de Filadelfia, que tan amablemente le habían organizado una cena en su honor en el "Ritz", ya que tenía que ausentarse para verificar las condiciones climatológicas. Acto seguido, se dirigió hacia la cabina de mando donde se encontraba el segundo oficial Charles Lightoller. "Sin novedad, capitán", dijo no sintiéndose muy seguro de su reporte. Le preocupaban todos esos avisos que habían llegado sobre los riesgos de los campos de hielo. A las 7.30 pm había recibido tres más del Californian. El capitán Smith se retiró a

su cabina no sin antes pedirle que, en caso de más alertas, por favor le avisara.

Cuarenta minutos después, el telegrafista Cottam del Carpathia le entregó al oficial Biset un comunicado recién recibido del vapor Mesaba, con curso al oeste, el cual informaba de un extenso campo de hielo desde 49° W a 50° 30' W, entre los 41° 25' N y 42° N. Para esos momentos, ya estaban perfectamente bien alertados. El capitán Rostron ingresó al puente, para informarse de las alertas más recientes. Al ver la gravedad de la situación, solicitó que viniera el radiotelegrafista y le preguntó cuántos barcos estaban al alcance de su radio. "El Titanic, señor" dijo Cottam. "Se escucha muy fuerte. Tengo la impresión de que no está a más de 30 ó 40 millas marítimas de nosotros. Pero también pueden ser más, ya que tiene un radiotransmisor muy potente. Está intercambiando mensajes con Cabo Race. Y está también el Californian. Tuvo que detenerse por la noche, ya que está rodeado de hielo". Nostrom no daba crédito las noticias. "Entonces el hielo debe ser muy abundante. Quiero suponer que el Titanic debe aminorar la marcha o navegar en curso más al sur que bajo condiciones normales. Llegará demorado a Nueva York. ¡Qué mala suerte para su viaje inagural!".

Manuel R. Uruchurtu seguía en su cabina profundamente dormido. Sus sueños cambiaban de contexto y de tiempo. Ahora se veía con su esposa en la estación del ferrocarril. Era de madrugada y hacía mucho frío. De pronto, vio llegar un coche Mercedes color negro de donde descendían Carmelita y el general Porfirio Díaz. Delante de ellos había una escolta, encabezada por el coronel Joaquín Chicharro y unos pasos atrás estaba Victoriano Huerta. En su sueño, Manuel sintió que no podían acercarse y despedirse de los Díaz. Y escuchó a Nacho de la Torre decir "mi suegro prefiere que no se despidan..." De lejos vio cómo Gertrudis les sonrió y se despidió con un movimiento discreto de su pañuelo… Amanda Díaz Romero, su hija, no podía contener el llanto. El tren se iba exactamente con ocho maletas que llevaban los escoltas. Manuel vio cómo todos los presentes aplaudían con lágrimas en los ojos en tanto decían adiós con un pañueño blanco.

A las 22 horas, la temperatura del mar había descendido a un grado bajo cero. La noche estaba tan fría que las cubiertas de paseo del Titanic estaban prácticamente vacías. Mientras tanto, en el Carpathia el telegrafista Cottam escuchaba una serie de cables que Jack Phillips, el radiotelegrafista del Titanic, enviaba. Escuchó como Cyril Evans, del Californian, se esforzaba por hacerse oír con su alerta sobre el hielo. "Estamos detenidos. Bloqueados por hielo".

En ese momento el Titanic se encontraba a una distancia de no más de 2 millas marítimas del Californian. El gigantesco barco continuaba avanzando a 22 y medio nudos e intentaba recuperar tiempo: exactamente hacia el campo de hielo.

Eran exactamente las 22.10 pm cuando Manuel Uruchurtu sintió que su cama se sacudía. No reaccionó, porque en su sueño pensaba que él también iba en el tren de don Porfirio, y que seguramente se habían parado en una estación. Pero luego vino otra sacudida mucho más fuerte y entonces abrió los ojos: "Ni modo que sea un temblor" pensó. No fue sino hasta ese momento en que se dijo que no viajaba en ningún tren, sino en un barco. Súbitamente, se detuvieron las máquinas del Titanic. Uruchurtu se incorporó como de rayo. Se puso su bata y se asomó por la puerta. No había nadie en el corredor. Ninguna manifestación como para preocuparse. Regresó a su cabina. Se vistió. Se puso su abrigo comprado en París, con el cuello forrado de terciopelo, y se dirigió hacia la cubierta. Hacía muchísimo frío. Tampoco allí había señales de peligro. En seguida se encaminó hacia el enorme ventanal de la sala de juego. Vio a un grupo de pasajeros muy quitados de la pena, estaban jugando *bridge*. De pronto apareció un *steward*. "May I ask you what happened?", preguntó el diputado. "No se preocupe, señor Uruchurtu. Todo está bajo control. Le sugiero que regrese a su camarote". Manuel obedeció. Regresó a su cueva. Se quitó la bata. Acomodó los marcos con las fotos de su familia, que se habían caído sobre su mesita de noche. Se recostó en la cama medio deshecha. "'¿Qué habrá pasado?", se preguntaba muy preocupado. Ese silencio y ese paro tan de repente de las máquinas, le dio mala espina. "Sería bueno localizar a alguno de los compañeros latinoamericanos y preguntarles su opinión", pensó. "Ojalá que nos buscara Violet, para explicarnos que fue realmente lo que sucedió. Qué extraño pero en la cubierta me olió a hielo".

Eran exactamente las 11.40 pm cuando Frederick Fleet gritó: "¡¡¡Iceberg al frente!!!" Segundos después, Manuel escuchó un ruido atroz. Fue el momento en que el Titanic chocó contra el iceberg. "Todos los pasajeros a la cubierta y con chalecos salvavidas", escuchó que decía una voz muy fuerte en el corredor. Como un acto inconsciente tomó su pasaporte diplomático, su pluma *Watterman*, el marquito con la Virgen del Buen Viaje y el reloj, que le había regalado Ives Limantour. Como si se hubiera tratado de un ladrón, se metió todo en la bolsa de su abrigo. Y salió corriendo.

Al subir a la cubierta se dio cuenta de que todos los pasajeros llevaban puesto su chaleco salvavidas. "¡Qué tonto, no me puse el

mío!”, exclamó en voz alta. De inmediato corrió hacia su cabina. Agitado como estaba lo buscó, lo encontró y se puso el chaleco salvavidas sobre el abrigo. Muy pronto se dio cuenta de que no le cerraba. Al ver su desatino se quitó el abrigo y se puso el chaleco salvavidas sobre su saco. Salió corriendo de su camarote. En la escalera, se encontró a don Ramón: “Tranquilo, don Manuel, el aviso es una simple medida de precaución tomada por el capitán Smith. Así son los ingleses de precavidos. Si los conoceré yo... Escuche don Manuel, ¿quiere que comamos mañana. Me quedé preocupado con nuestra conversación de la última vez”. Uruchurtu no podía creer que don Ramón pudiera mantenerse tan sereno en esos momentos. Sin embargo, le dio gusto que no fuera rencoroso y pudieran reencontrarse tal vez hasta con una actitud más amistosa. “No le parece que mejor nos reunimos con los demás pasajeros, don Ramón y luego nos ponemos de acuerdo para mañana”. Para esos momentos el barco estaba completamente inmóvil y con un ligero declive en un extremo. Apenas empezaba el caos.

Momentos más tarde, los miembros de la tripulación descubrieron los botes salvavidas. Luego empezaron a aflojar las cuerdas con las cuales los harían descender al mar. Fue en ese momento en que Manuel se percató de que el asunto era realmente grave. “Todos los hombres deben apartarse de los botes. Las damas deben ir abajo, a la siguiente cubierta”, decía una voz. Todas corrían con niños en los brazos a la sala de fumadores o cubierta B. Por su parte los hombres, en absoluto silencio, empezaron a retroceder. Algunos se apoyaban en los extremos de las barandillas, otros caminaban lentamente de un lado para otro. No faltaba el que quería ayudar mientras los botes comenzaban a descender muy lentamente de la cubierta A. Cuando alcanzaron el nivel de la cubierta B, donde la tripulación había reunido a las mujeres, éstas se embarcaron de inmediato, a excepción de unas cuantas que se negaron a abandonar a sus maridos. En algunos casos las separaron a la fuerza y las empujaron dentro de los botes. A esas horas, justo a la medianoche, la sala donde se encontraba el correo comenzaba a inundarse. Las bolsas con centenares de sobres y tarjetas postales se deslizaban de un lado al otro.

El capitán Smith se veía devastado. “¿Cuáles son sus pronósticos?”, le preguntó al constructor del barco, Thomas Andrews. “No le doy al Titanic más de una hora y media”. El capitán corrió hacia la oficina de los telegrafistas y les ordenó lanzar un S.O.S, el primero en la historia. Para entonces, la cancha de *squash*, estaba sumida bajo diez metros de agua.

Don Manuel no se atravía asomarse al costado del barco para ver cómo descendían los botes salvavidas. Escuchaba unos crujidos muy extraños. Eran las cuerdas que se deslizaban por medio de poleas y bloques, y que recorrían los noventa pies que separaban a la cubierta del mar. Un oficial uniformado gritaba: "Cuando estén a flote remen hasta la escala de toldilla y prepárense con los demás botes para recibir indicaciones".

Don Manuel estaba desesperado. No sabía qué hacer. No encontraba a sus amigos. A quien había visto de lejos era a Violet, pero estaba demasiado ocupada atendiendo a los niños y ayudando a sus madres a ponerse correctamente los chalecos salvavidas. Aunque no se veían muchos indicios de pánico, se sentía un nerviosismo en todos: los niños empezaron a llorar, la tripulación iba y venía, los pasajeros se abrazaban y se despedían, el capitán daba órdenes y unos perros no dejaban de ladrar. No obstante no había desorden, ni se veían escenas de pasajeros histéricos. Todos parecían querer poner de su parte para no complicar aún más la situación. Pronto se corrió la voz de que los hombres accedieran a botes en estribor. Manuel Uruchurtu estaba en babor. La mayoría de los hombres cruzaron la cubierta para averiguar si aquello era cierto. El diputado permaneció en su lugar y poco después escuchó que alguien preguntaba: "¿Hay más mujeres?" Miró hacia un lado del barco y vio el bote número 11 tambaleándose a la altura de la cubierta B, Estaba prácticamente lleno de mujeres, de niños y algunos hombres. Alguien volvió a preguntar "¿Hay más mujeres?". No apareció ninguna. Un miembro de la tripulación alzó la vista y miró a don Manuel.

—¿Queda alguna mujer en su cubierta, señor?

—No —respondió.

—Entonces es mejor que salte, porque éste es el último bote —dijo.

El diputado mexicano se lanzó y cayó en el fondo del bote. Entretanto, la tripulación gritaba: "¡Bájenlo!" El bote salvavidas comenzó a descender poco a poco; cuando estaba a punto de llegar a la altura de la cubierta de segunda clase, apareció de repente, como por arte de magia, una mujer joven y desesperada. Inclinó su cuerpo hacia la lancha 11, estiró los brazos y dirigiéndose específicamente hacia Uruchurtu, le dijo a gritos: "En caridad de Dios, le suplico que me ayude. Mi marido y mi hijo me esperan en Nueva York. Necesito su lugar". Manuel se quedó pasmado. Se paralizó. No sabía qué hacer. Y como si alguien se lo ordenara desde arriba, se puso de pie. Pidió permiso al oficial para salir de la

lancha salvavidas: “Que la señora tome mi lugar”, dijo con voz temblorosa. El responsable del bote lo ayudó a salir de la lancha. En seguida ambos ayudaron a la pasajera a subirse en el bote: “Le pido de favor que cuando vaya a México, cuente todo esto a mi mujer”, agregó Uruchurtu con un nudo en la garganta, tan grande y salado como el mar del Atlántico Norte.

A la 1:25 horas Cottam escuchó un mensaje del Titanic al Olympic: “Mandamos a las mujeres a los botes.” A la 1:45 horas, el Titanic llamó al Carpathia: “Vengan lo más rápido que les sea posible. El agua en el cuarto de máquinas está llegando hasta las calderas. TUOMGN - Thank You Old Man, Good Night (Gracias Viejo, Buenas Noches).

Era la 1.40 de la madrugada. A esa hora, don Manuel vio cómo Joseph Bruce Ismay abordaba la lancha plegable C. Vio cómo el capitán Astor, el señor Straus y su esposa, decían adiós a los pasajeros que habían partido en las lanchas salvavidas. Vio cómo Archibaldo Butt, vocero del presidente Taft, corría hacia su cabina para quemar unos documentos diplomáticos muy importantes. Vio a Edgardo ponerle su chaleco salvavidas a una maestra inglesa. Acto seguido, vio cómo se echaba al agua con su sobrino y caer, con suerte, en una de las lanchas salvavidas. Vio a don Ramón, flotando en el mar, con su chaleco salvavidas. Vio cómo Violet Jessop se fue en una lancha salvavidas y desde allí le dijo adiós con la cara cubierta de lágrimas. Quién sabe qué le gritaba pero movía los labios, tan bonitos, muy rápidamente. Vio cómo los músicos continuaban tocando una música muy triste. Vio y escuchó al capitán Smith despedirse de la tripulación: “Be British”. Vio cómo la proa del barco más grande del mundo, del que se decía que no podía hundir ni Dios, se sumergía irremediablemente. Vio cómo se echaban al mar muchos, muchos pasajeros. Vio cómo los botes salvavidas se apartaban del trasatlántico. Vio, a lo lejos, flotando en el mar, el pianito de su hija Amparo, y vio los baúles “L. V.” de Edith Rosenbaum. A las 2.18 am, don Manuel se estremeció dos veces más al escuchar una enorme explosión. Eran las calderas, entonces, por primera vez, las luces del Titanic comenzaron a parpadear hasta apagarse por completo.

Para esos momentos, el Titanic estaba a punto de hundirse. Ya no había botes salvavidas, ni los amigos de don Manuel, ni nada que hacer. Uruchurtu, ya no quería ver nada. Como pudo se dirigió hacia su camarote. A pesar de que los pasillos ya estaban prácticamente cubiertos de agua, caminó lo más pronto posible. Abrió la puerta de su cabina. Lo primero que vio fueron los

marquitos de fotografías flotando muy cerca de su mesita de noche. Se acostó en la cama. Cerró los ojos y así, a oscuras, vio pasar su vida frente a él, como si se hubiera tratado de una de esas películas de los hermanos Lumiere. En seguida tomó el marco de su madre, entre sus manos, y recordó uno de sus constantes consejos: "Manuel, recuerda que el caballero ofrecerá la mano a la señora, para subir al coche y para bajar de él; y de la misma manera, cederá su asiento a una señora a quien haya tocado uno menos cómodo o menos digno".

El destino, en el que tanto creía Manuel, en ese momento se había convertido en fatalidad.

XV
ELIZABETH, SU CARTA Y EL CARPATHIA

¿Dónde estoy? A cuatro mil metros en el fondo del mar ¿Estoy en mi barco? Sí, en el mío. Soy su dueña. En mi Titanic soy su capitán, su oficial y pertenezco a las tres clases sociales de pasajeros. El trasatlántico más caro del mundo me corresponde. Aquí vivo. Por las noches leo las cartas que encontré en más de 3 364 bolsas del correo que llevaba mi barco y que jamás pudieron llegar a su destino. En el día leo la Biblia, me veo en el espejo, y como las maravillosas galletas, conocidas como las *Titanic biscuit*. Son deliciosas. Tienen una imagen del barco y me las como porque, a pesar de todo el tiempo que ha transcurrido, se mantienen frescas gracias a su lata. Como decía Joseph Conrad: " No se puede hacer un buque de 50 000 toneladas tan resistente como una lata de galletas *Huntley and Palmer"*. Las cajas de mis *biscuits* resistieron mucho más que mi barco. Me como mis galletas con mermelada que hago con la máquina que era de Edwina Trout y que descubrí un día detrás de lo que era la Gran Escalera. Luego me lavo los dientes con mi *toothpaste* de Park and Tilford. Todavía quedan muchas, porque había 50 cajas, que ahora aparecen todas regadas bajo las montañas de arena. Las que no he abierto aún son las cuatro de opio que vi flotar desde el primer día del hundimiento. Fumar opio ofende al Señor...

Llevo cuidando mi barco desde hace 100 años. Pobrecito porque está lleno de bacterias, basta con tocarlo con la mirada para que de inmediato se haga polvo. Como yo, él también es un anciano. Dicen los expertos que sus restos no durarán por mucho tiempo. ¿Qué me pasará si desaparece lo poco que queda de mi barco? ¿A dónde me iré a vivir? ¿Al Carpathia?

Ah, el Carpathia. Ahora lo recuerdo con tanta nostalgia. Lo recuerdo como si lo hubiera abordado ayer totalmente devastada, con un frío indescriptible en el alma. Perdóname, Dios mío, por

haberme salvado a la mala. Tú mejor que nadie sabes que tenía que llegar a Nueva York. Seguí mi instinto. Escuché a mi corazón. De no haber sido salvada, no hubiera realizado todo lo que hice durante tantos años. Sé que todo este discurso pertenece a una vieja historia. Tiene un siglo. ¿Quién se acuerda? ¿A quién le importa?

No obstante, decrépita y cansada como estoy, quiero recordar nuestro barco salvador, el mismo que rescató a 210 pasajeros de la primera clase, 125 de la segunda, 200 de la tercera, 4 oficiales, 39 marinos, 96 camareros, 210 de la tripulación, y 71 bomberos. Fue un verdadero milagro del Señor el hecho de que el Carpathia hubiera captado el aviso de los telegrafistas del Titanic pidiendo S.O.S. Si el telegrafista del Carpathia se hubiera ido a dormir 10 minutos antes de las señales, todos los que nos salvamos hubieramos tenido otro destino. Ya estaba escrito que el Carpathia tenía que venir por nosotros...

El campeón de tenis Karl Behr aseguró que el hundimiento había sido horrible, pero que los cuatro días que pasamos a bordo del barco que nos salvó habían sido espantosos. El campeón de 26 años, y amigo de Ismay, aficionado al deporte blanco, se había embarcado en Cherburgo a sabiendas de que se encontraría con su novia, quien ya había zarpado en Southampton. Supuestamente, era un secreto, porque la mamá del tenista se oponía por completo a esta relación. Al final, los dos se salvaron y después se casaron. El caso es que Behr estaba siempre de mal humor. Estaba molesto porque se habían perdido ocho docenas de pelotas de tenis, de las más caras del mundo. Fue uno de los pasajeros que más padeció la travesía en el Carpathia. Ya no aguantaba a Edith Rosenbaum. Es cierto que era mucho más parlanchina que yo, pero, sin duda, era una periodista inteligente y muy profesional. Rosenbaum y Lady Duff Gordon no dejaban de platicar de sus baúles con toda la ropa de alta costura que habían perdido en el Titanic. Las dos se morían de la risa, porque decían que sus vestidos estaban de barata, “las faldas con tontillo y los cuellos Robespierre están de descuento en medio del océano”, comentaban sin lograr contener sus carcajadas. Lástima que hasta ahora no haya encontrado ninguno de esos maravillosos baúles Louis Vuitton de los que me platicó Edith con tanto detalle en el bote 11. De habérmelo encontrado, me hubiera puesto uno de esos vestidos de noche del modista parisino Paul Poiret, hubiera ido a cenar yo solita al Restaurant A La Carte, y hubiera pedido un Homard Thermidor con papitas, que en el Titanic se llamaba Lobster Thermidor with Duchess Potatoes. También pediría un plato de ostras gigantes, a lo mejor hasta hubiera hallado

las perlas de la señora Astor y me las hubiera puesto en tanto bailaba mi *ragtime* preferido, *Autumn*.

En el Carpathia todo el mundo se hizo amigo de todo el mundo. Las viudas se consolaban entre sí, se preguntaban si habría otros botes que les regresaran a sus maridos o a alguno de sus hijos, se imaginaban otros trasatlánticos llevando las buenas noticias para aquellas familias que aún no sabían si había sobrevivido su ser querido. En otras palabras, se hacían ilusiones y no perdían las esperanzas de ver de nuevo a sus hijos, como era el caso de la señora Abbott, quien no dejaba de llorar por sus dos hijos adolescentes. Ella vio cómo se iban congelando poco a poco. Vio cómo su pelo se cubría de hielo y vio, ya muy a lo lejos, cómo sus dos hijos estiraban sus brazos para que su madre viniera en su auxilio.

Todos los sobrevivientes querían poner un cable en el Carpathia, utilizando las dos palabras mágicas más importantes en esos momentos: "A salvo". Claro que no faltó pasajero que escribiera con lágrimas la otra: "Marido desaparecido". No importaba si no tenían dinero para pagar el importe del mensaje. Allí estaban las cartas de crédito de sus esposos. "Cóbrese al entregar", añadían a un lado del formato. Como yo no tenía ni carta de crédito, ni marido, me dije que lo mejor sería enviar, cuanto antes, una misiva a mis padres para decirles que estaba a salvo.

A pesar de que estábamos todos los pasajeros revueltos, unas horas después de haber llegado al barco, se volvieron a establecer las tres clases de una manera muy natural y sutil. Se dividían ya fuera por medio de una cortina hecha con sábanas, de una hilera de sillas o mesas; o bien, por los almohadones de cuero que separaban sobre todo a las madres de tercera clase que llevaban niños. En la instalada como primera, el tema de conversación era la huida de Bruce Ismay, quien en ese momento se curaba en el pequeño hospital que se había improvisado en la cabina del capitán Nostrom. En lo que se había convertido en la segunda clase, se hablaba del heroísmo del capitán Smith, y en la supuesta tercera, discutían a propósito de los cinco chinos que habían aparecido sin identidad, cubiertos con viejos costales, en uno de los botes salvavidas. Tan es cierto lo que digo, en relación a cómo se respetaron las clases en el Carpathia, que la esposa de John Jacob Astor y la condesa de Rothes fueron instaladas en unos camarotes privados. Dicen que por las noches se les escuchaba platicar. " Estoy segura de que mi marido se salvó porque es un remero excelente. De joven ganaba muchos concursos. Es realmente muy hábil con los remos...", decía

la viuda de 18 años; no obstante, ella misma vio cómo su marido se fue bañando poco a poco por las olas del mar. El que estaba muy impresionado con la condesa de Rothes, era un marinero de Southampton quien había sido responsable de la lancha salvavidas en la que ella se había salvado. A todo aquel que se dejara contar la historia, lo hacía comentándole cada vez más detalles. “En el bote descubrí a una mujer extraordinaria. Se trataba de la condesa de Rothes. En el bote navegábamos 35 personas. La mayoría eran mujeres. Observé el modo en que la condesa se comportaba y en su forma de hablar, serena y resuelta, y supe que tenía más cualidades masculinas que el resto de los pasajeros. Por eso le di el mando y la puse al timón. Otra mujer prestó su ayuda. No dejó de remar ni un minuto. Fue ella quien sugirió que cantáramos. Así que entonamos canciones mientras remábamos, empezando por “Pull for the Shore”. Seguíamos cantando cuando vimos las luces del Carpathia. Entonces dejamos de cantar y rezamos un Padre Nuestro”.

La señora Ryerson tenía una doble pena en el corazón. La primera era que tenía que ir al entierro de su hijo mayor de 20 años, Arthur L. Ryerson, estudiante de la Universidad de Yale, muerto en un accidente de coche en Nueva York. La segunda, igualmente triste, era la pérdida de su marido en el hundimiento del Titanic. Creo que fue el miércoles 17 de abril cuando, después de desayunar, me llamó aparte para decirme que Ismay le había enseñado un marconigrama, afirmando que el barco avanzaba entre icebergs. “Algo me dijo acerca de la velocidad, y él aseveró que el buque no navegaba rápido, sino que iban a poner en funcionamiento más calderas esa tarde o esa noche”. Emily estaba muy intrigada pues no entendía por qué se lo había mostrado a ella en particular, y por qué no se había hecho nada al respecto, si el capitán Smith tenía noticias de los riesgos de los campos de hielo desde la tarde del domingo. Le dije que yo tampoco entendía la razón, y que lo mejor era no juzgar, puesto que no éramos nadie para juzgar a los demás. Para animarla un poquito, le propuse que rezáramos juntas por el alma de su marido y de su hijo. Creo que la tranquilicé un poco.

Les conté a mis tres amigas mi experiencia, a quienes después de haberme atormentado por no saber de ellas, afortunadamente las localicé en el Carpathia. Cuando nos vimos, empezamos a gritar con la cara cubierta de lágrimas: “¡Fue el destino, el destino nos unió otra vez!”. Les hablé de la conversación que había tenido con la señora Ryerson. Las cuatro coincidimos en que Ismay nos daba muy mala espina. En seguida, y sin que nadie se lo esperara, Mildred se

dirigió hacia mí y me preguntó por primera vez lo que después volvería a preguntar otras ocasiones a lo largo de los años: “ Por cierto, Elizabeth, ¿tú cómo te salvaste? En los momentos más caóticos del hundimiento del Titanic, estabas desesperada porque no encontrabas un barco salvavidas. Estaban todos llenos y ya no aceptaban a nadie más, especialmente en el último bote que salió, el 11. ¿Cómo le hiciste? Además vi que tenías un bebé en los brazos”. Callé unos instantes y luego le dije que había sido gracias a Dios, al destino. “No te olvides que tengo una misión muy importante que me espera en la Salvation Army de Nueva York. Me esperan allá junto a *sister* Abbott que también está en el Carpathia con las piernas deshechas. El bebé que tenía en los brazos era de una pobre mujer que buscaba desesperadamente a su marido. Además ni yo misma sé cómo me salvé. Cuando menos me lo esperaba, ya estaba instalada en el bote número 11”. Las tres se me quedaron viendo muy extrañadas, pero ya nadie más agregó nada al respecto.

En seguida, me despedí de ellas y me fui a la cubierta a un catre de madera para escribirles a mis padres para contarles sobre las trágicas noticias del Titanic.

Buque de vapor del Correo Real Carpathia,
martes 16 de abril

Queridos mamá y papá:
Imagino que se habrán estado preguntando si alguna vez volverían a saber de mí. Seguramente se enteraron, por medio de los periódicos, del naufragio del Titanic. Sin embargo, tras vivir el peor momento de mi vida, estoy a salvo. Tengo los nervios destrozados y me veo, también me siento, como si fuese diez años mayor, pero me sobrepondré con el tiempo.

Seguramente desearán conocer la verdad del naufragio a través de mí, porque los periódicos nunca exponen las noticias de modo cabal. El domingo por la noche, todos estábamos en la cama, cuando alrededor de las 11:30 sentimos una horrible sacudida, y el barco rozó algo, de costado. El mar parecía inundar la cubierta. Los hombres del camarote contiguo se pusieron sus abrigos y corrieron a ver qué había pasado, al regresar nos dijeron que el barco había chocado con un iceberg casi tan grande como él.

La mayoría de la gente volvió a la cama, pero pronto llegó una orden: “Levántense y vístanse con ropa abrigada. Pónganse un chaleco salvavidas y vayan a la cubierta”. Entonces me puse las enaguas, una falda, medias, zapatos y abrigo, después corrí a buscar un chaleco salvavidas, porque sólo había tres en nuestro camarote y éramos cuatro. Un muchacho del camarote vecino nos robó un chaleco, pero murió con él, pobre chico. No tuvimos tiempo de regresar a nuestros camarotes a buscar nada, aunque ni en sueños creímos que se tratara de algo grave. Pensé que debía regresar a ponerme más ropa y a tomar algunas otras cosas, pero nos ubicaron en botes salvavidas y de inmediato nos hicieron abandonar el barco. Primero embarcaron a las mujeres y a los niños. Calculo que había treinta o cuarenta en nuestro bote. Al parecer, fue el último que descendió

al agua con mujeres en él.

Cuando nos alejamos del barco pudimos entender la prisa y la orden de apartarnos media milla lo antes posible. El Titanic tenía medio cuerpo en el agua. Vimos cómo se sumergían las portillas hasta que la mitad del barco, sólo la parte posterior, se irguió. Entonces, las luces se apagaron y las calderas se resquebrajaron y estallaron. Hubo un rugido escalofriante, como de infinitos leones. No escuchamos otra cosa que GEMIDOS Y GRITOS de auxilio de cientos de hombres y algunas mujeres que se hundieron.

No había botes suficientes para tantas personas. Veinte botes bajaron al mar y sólo catorce fueron rescatados. Vi a varios hombres en una balsa que fue omitida, y sus gritos de socorro, que persistieron largo rato, eran tan lastimeros... Sólo uno de ellos, como de 21 años, está vivo. Dice que a muchos los lanzaron al agua para aligerar la balsa. Él permaneció en ella durante seis horas y luego vinieron en su ayuda.

Justo antes del hundimiento, el capitán, el mismo capitán Smith del Olympic, hermano gemelo del Titanic, saltó al mar, sujetó a una niña pequeña que se aferraba al barco y la colocó en la balsa. La gente lo arrastró a bordo, pero él se negó a permanecer. "Adiós, muchachos, debo marcharme con mi barco". Nadó de regreso, surcando las aguas congeladas, y murió en su puesto.

[... Falta un fragmento de la carta...] sólo el frágil extremo de una soga. Carecíamos de bebidas y provisiones. Lo único que teníamos a favor era la noche clara, iluminada por las estrellas, y el mar apacible.

Este barco, el Carpathia, de la naviera Cunard Line, iba de Halifax a Berlín. Era el único trasatlántico que se encontraba lo bastante próximo como para recibir la señal de auxilio del Titanic. El operador dice que estaba a punto de salir del camarote y cerrar la puerta, cuando oyó el clic del radiotelégrafo. Así que el mensaje llegó justo a tiempo, porque jamás volvieron a enviar otro; pasó una hora y cuarto antes de que el Carpathia rescatara al primer bote salvavidas. Por supuesto, el Carpathia se detuvo y esperó a que todos subiéramos. Cuando lo abordamos, ya todos los botes lo habían hecho, excepto dos.

Estuvimos en el pequeño bote durante cinco horas y media, antes de que nos rescataran. Hicieron descender bolsas para transportar a los bebés, y nosotros nos sentamos en una especie de columpio que se elevó por medio de una cuerda. Fueron muy amables con nosotros. Nos condujeron uno por uno al comedor y nos dieron coñac. Tomé medio vaso de coñac, sin agua. Todos estábamos desfallecidos y el coñac nos animó. Desde luego, el barco está repleto de sus propios pasajeros. Pero nos han hecho un lugar para dormir. No obstante, ninguno de nosotros ha dormido bien después de experimentar esa ESPANTOSA PESADILLA. Este barco transitó por el sitio exacto en que el Titanic se hundió y nos recogió. Más tarde, rescató otros dos pequeños botes que flotaban. Uno tenía siete cadáveres en su interior y el segundo sólo a un barquero muerto. Los introdujeron en lonas que posteriormente cosieron, les pusieron un lastre y les proporcionaron un sepelio cristiano en el mar. Dos botes llenos de pasajeros se volcaron, todos perecieron, excepto dos o tres que se agarraron con fuerza al bote derribado y se salvaron.

Nos han dicho que el SS Baltic recogió a unos cincuenta hombres. Las pobres mujeres que me acompañan tienen la esperanza de que sus maridos se cuenten entre ellos. Se cree que este naufragio dejó 160 viudas, la mayoría con hijos. Ha sido desolador verlas llorar por sus maridos.

Nos reunieron a todos y apuntaron nuestros nombres para publicarlos en los periódicos. Por supuesto, no saben cuántas personas han muerto, pero en este barco hay sólo doscientos miembros de la tripulación, que constaba de 910

personas, y 500 pasajeros de un total de 2 mil. Estoy entre los afortunados, pues Dios me perdonó la vida cuando estuve, otra vez, tan cerca de la muerte. Perdí casi todo a bordo, únicamente conservo el reloj que papá me regaló hace once años. Pero mis objetos de valor, mi ropa y algo de dinero se esfumaron. Sólo tengo la escasa ropa que llevo puesta, incluyendo mi abrigo, que ha sido una bendición.

Esperamos desembarcar el miércoles por la noche o el jueves por la mañana. Estaré enormemente agradecida, porque me siento enferma en este barco. No es muy lindo que digamos, y tenemos que dormir en su parte inferior. Aun así, agradezco a Dios el hecho de estar viva.

Podría contarles mucho más acerca de los horrores del domingo por la noche, pero volveré a escribirles pronto, cuando atraquemos. No soporto pensar en eso ahora. Compartan esta carta con la tía y con Edie, y díganle a mis amigos que estoy a salvo. Todos deben haberse preocupado mucho.

Con inmenso amor para todos,

Lizzie

Después de escribir esa carta me fui hacia el comedor a buscar una taza de café; allí me encontré a Edith Rosenbaum quien me saludó muy amable. "¿No le importa si la acompaño, es que no tengo nada de sueño y le confieso que sigo muy nerviosa?", me comentó. Le pedí que se sentara a mi lado; a partir de ese momento, comenzó a platicar. Confieso que ya la había padecido un poco en el bote salvavidas en el que íbamos las dos. Mientras el Carpathia venía por nosotros, nunca dejó de hablar. En sus brazos llevaba envuelto en un corbertor un cochinito de porcelana que tenía música. Era su mascota de buena suerte. Una de las razones por las que el oficial que atendía el bote 11 dejó pasar a Edith fue que pensó que llevaba un bebé en los brazos. Cuando el *steward* avisó a Rosenbaum que tenía que salir a la cubierta y ponerse un chaleco salvavidas, lo primero que tomó al salir del camarote 11 fue su cochinito, que le había regalado su madre hacía muchos años. Edith era una persona sumamente supersticiosa. "Nunca debí de haberme subido en el Titanic", me decía mientras se servía un café. Luego me contó que en un viaje que había realizado a Biskra, África, le leyeron la arena y el árabe adivino le dijo: "Señora, va usted a padecer un terrible accidente de mar". Edith era periodista de moda, era la corresponsal del periódico *Women's Wear*. Cuando llegó a Cherburgo para embarcarse, me dijo que había sentido una premonición, algo le decía que no había que abordar; incluso tuvo deseos de mandarle un telegrama a su secretaria para participarle sus temores y decirle que estaba a punto de cancelar el viaje. En Cherburgo, esperamos tres horas antes de embarcar el Titanic. Cuando subió al barco, volvió a tener el mismo presentimiento. No le gustó la forma en que habían hecho embarcar a los pasajeros.

Entonces decidió no zarpar, habló con el capitán, quien le dijo: "De acuerdo, puede usted bajar del barco, pero su equipaje se lo entregaremos hasta Nueva York". Accedió con bajarse siempre y cuando le garantizaran que su equipaje no correría ningún riesgo. "Señora, eso es ridículo. Este barco es insumergible". Ese iba a hacer su primer viaje a América. "Entiéndame, Elizabeth, mi equipaje valía tanto como yo, así es que, ni modo, me tuve que quedar en el buque". Edith no paraba de hablar. Continuaba muy nerviosa. Estaba alterada. Decidí escucharla en ese comedor, donde se percibía la tragedia de más de 700 sobrevivientes.

"Antes de subir al trasatlántico, vi multitudes de cocineros, panaderos y *stewards*, llevando cajas, baúles, paquetes. Llevaban mucha comida. Cuando finalmente llegué al Titanic, me dirigí a mi cabina A11. Yo no sé en segunda clase, pero el lujo que encontré en la habitación era apabullante, indescriptible por sus detalles y su suntuosidad. Cuando bajé a cenar eran como las 8.30, en tanto me encaminaba hacia el comedor, fui descubriendo poco a poco la belleza, la grandeza y la fastuosidad del barco. ¿Verdad que era una ciudad flotante, maravillosa, espectacular y totalmente insólita? Después de cenar le escribí a mi secretario particular para detallarle el privilegio que significaba encontrarse en el Titanic. Me acuerdo perfecto de la carta, le contaba que el Titanic era el barco más maravilloso que se podía imaginar, que su longitud podría llegar de la esquina de la rue de la Paix casi a la rue de Rivoli. En mi carta le describí la alberca, los baños turcos, el gimnasio, las canchas de squash, los cafés, los *tea gardens*, los *smoking-rooms*, las salas de estar como las del Grand Hotel en París, salas para pintar, las habitaciones más grandes que las de cualquier hotel en París. 'El Titanic es un monstruo', le escribí. Le confieso, Elizabeth, que no sé si me gustaba, pues me sentía como en un hotel, en lugar de sentirme en un barco acogedor. No sé si en la segunda clase era así, pero en la primera, todo el mundo era muy estirado y formal. Teníamos cientos de *bell-boys, stewards, stewardesses y* elevadores. No había duda, era maravilloso pero no era acogedor. Compréndame, Elizabeth, para mí este viaje eran las vacaciones que necesitaba; no obstante, creáme que podía dejar de tener malos presentimientos, los cuales me deprimían y me causaban problemas. Cómo me hubiera gustado que hubieran desaparecido". Suspiró, luego añadió:

"No sé qué hizo usted, Elizabeth, los primeros días del trayecto, pero los míos estuvieron marcados por los paseos en la cubierta, cenas en el Ritz, tés en los jardines de invierno, etcétera. De hecho,

si no salía a la cubierta para ver el mar, ni cuenta me daba de que estaba en medio del océano. ¿Verdad que hace apenas unas horas, a pesar del frío, el clima era sumamente agradable? Hasta le comenté a uno de los *stewards* que hacía mucho frío, a lo que me contestó que nos encontrábamos muy cerca de los campos de hielo. Finalmente, me fui a mi camarote y me metí en la cama. Me quedé acostada hasta las 4 de la tarde. Al salir a la cubierta vi a un grupo de pasajeros hombres, impresionados por la puesta de sol. El rojo del cielo que se veía en el horizonte... ¿Qué les habrá pasado a todos esos caballeros?" Luego de un silencio triste continuó:

"¿Verdad que supuestamente estábamos rompiendo un record de velocidad? Por eso todos teníamos la expectativa de llegar a Nueva York el martes. ¿No es cierto que el mar estaba muy tranquilo, con una que otra ola por allí y el clima era maravilloso? Yo fui a la cena de gala que le ofrecían al capitán del barco. Todos los pasajeros de primera clase estábamos vestidos con nuestros mejores trajes. La orquesta tocaba como nunca. El ambiente en el restaurante A La Carte era de absoluta sofisticación y elegancia. Eran como las 9.30 pm cuando me dirigí al *drawing-room*. Escribí unas cartas. A las 11.30, el *steward*, con su traje muy inglés y botas, anunció, como era costumbre en los barcos ingleses, *Light out, it is 11.30 pm*. Tomé un número de cartas y se las entregué para que me las mandara. "Mañana le pago los timbres", le dije. Tomé dos libros de la biblioteca para leer en la cama. Todos salimos del *draw-room* y nos dirigimos a nuestra respectiva cabina. Me encaminé hasta la cubierta A, la cual era la misma de la pequeña librería. Entré a mi habitación, prendí la luz y estaba a punto de ponerme mi camisón, cuando, de repente, sentí una buena sacudida. Un segundo después, otra más fuerte y la tercera fue con un ruido: *¡¡¡bang!!!* En esos momentos, Elizabeth, me levanté como de rayo y, de un brinco, salté fuera de la cama. Mi corazón latía con una fuerza impresionante. Todo a mi alrededor me parecía extraño: el piso, las paredes, la decoración. Se había ido el encanto, la magia. ¿Verdad que a esa hora el barco se paró por completo? Ah, también usted lo sintió. Imagino que los pasajeros de segunda clase empezaron a preocuparse, lo mismo que en la primera. No quiero pensar qué han de haber sentido los de la tercera clase, con tantos niños y ancianos. Me asomé por la ventana y, qué es lo que vi, una masa gigantesca de hielo. ¿No se veía desde la cubierta de la segunda clase? Como de rayo me puse mi abrigo de piel y fui a buscar a uno de mis amigos: '¡Acompáñame, vamos a ver qué pasó!'. Cuando salimos a la cubierta nada más había cinco personas, y con nosotros dos,

éramos siete. Poco a poco fueron llegando los demás pasajeros. Todos mirábamos hacia la gran masa de hielo. De nuevo, el barco empezó a moverse lentamente. Cosa extraña, ya había desaparecido el iceberg". Miró al frente y añadió:

"No me lo va a creer, Elizabeth, pero en el fondo estaba encantada. Desde que era pequeña, en la época en que tomaba clases de geografía, deseaba ver un iceberg de cerca. Claro que entonces ignoraba el riesgo que esto representaba. Uno de los pasajeros que estaba en el grupo comentó que se suponía que de los icebergs dos terceras partes están bajo el mar y una arriba, *"this must be a corker*", dijo con el típico humor inglés. Todos nos reímos y corrimos a la cubierta para tomar un pedacito de hielo. Alguien sugirió que nos echáramos bolas de nieve. Estoy de acuerdo con usted, fue una sugerencia, de muy mal gusto. De pronto miramos hacia abajo y vimos que en la segunda clase, donde usted viajaba, los marineros iban y venían en la cubierta. Además de los murmullos que se empezaban a escuchar cada vez más fuerte, se oían algunos ruidos como si alguien estuviera pisando un piso cubierto de hielo. Sin embargo, nadie parecía alarmado. La noche estaba muy calmada y las estrellas brillaban. La verdad, Elizabeth, no teníamos por qué estar inquietos. Lo que sí era insoportable era el frío. Imagino que hacía mucho más frío en la segunda clase. Y bueno, en la tercera, tal vez sería insoportable. ¿Verdad que era como si nos hubiéramos encontrado dentro de un refrigerador? Sentíamos que nuestra cara y manos se congelaban. En tanto caminábamos por la cubierta, preguntaba a todos los oficiales que veía pasar qué era lo que pasaba. Nos dijeron que habíamos chocado contra un iceberg, pero que no nos preocupáramos porque todo estaba bajo control. ¡Ah!, ¿A ustedes también les dijeron lo mismo? Incluso, nos recomendaron que lo mejor era regresar a nuestra respectiva cabina y volvernos a acostar. Tres cuartos de hora después me fui a mi cabina. Me desvestí y estaba a punto de acostarme, cuando súbitamente alguien tocó a mi puerta, me decían que había una orden para todos los pasajeros. Teníamos que ponernos el chaleco salvavidas. "Para qué?", pregunté. Y me contestaron: " Es una orden". Nunca más volví a ver a este *steward*. Con toda rapidez me volví a vestir con lo que tenía a la mano. Esta vez me puse un abrigo largo de piel. Corrí hacia la sala de estar, pero antes hice algo que tal vez le parezca muy extravagante: tomé toda mi ropa y mis joyas y las metí en mis baúles Louis Vuitton. Cerré con llave cada una de mis maletas, primero el llamado cofre-tornillo Delaunay-Belleville, después el pesadísimo baúl abombado,

que fue diseñado para la emperatriz Eugenia en 1865, y que huele demasiado a cuero. Cerré mi maleta de mano con fuelles, cerré mi baúl Madame, cerré mi baúl, escritorio perfumado modelo, dedicado a la princesa Lobanov de Rostov; cerré mi maleta de mano que hacía las veces de caja fuerte, cerré mi baúl para sombreros, cerré mi neceser de aseo con todos mis accesorios con mango de marfil, cerré mi baúl con puertas y cajones, cerré mi pequeño baúl con la *Enciclopedia Británica* en edición de bolsillo, cerré la petaquita con mi máquina de escribir y, por último, cerré mis dos baúles para los vestidos largos y abrigos de piel. Todo el equipaje Louis Vuitton, afortunadamente, tenía mis iniciales. Se imagina, Elizabeth, la cantidad de maletas y de baúles que debían haberse encontrado en las entrañas del barco. Tomé mi llavero lleno de llavecitas. Arreglé mi habitación para que se viera más presentable, y me salí con las 16 llaves de mi equipaje". Se quedó pensativa un momento y luego me dijo:

"Me imagino que usted, Elizabeth, no traía tanto equipaje. Comprendo que es una lata viajar tan cargada. Pero, sabe usted, yo trabajo en la moda, y muchas de esas maletas llevaban parte de la colección otoño-invierno. Por eso me preocupaba tanto mi equipaje, porque lo que contenía no todo era mío. En el camino hacia la cubierta, pasé frente a varias cabinas de mis amigos. A aquellos que tenían la puerta abierta les dije lo que me había dicho el *steward*. Uno de mis amigos, Robert Williams, acababa de comprar un *bull dog* francés precioso. Era blanco con manchas negras y se llamaba, digo se llamaba en pasado, porque ya ha de estar muerto, se llamaba Gamin de Pycombe. Bueno, el caso es que no dejaba de ladrar y de aullar. Nerviosa como estaba, me atreví a darle unas pataditas y, de inmediato, se metió debajo de la cama. Claro que mi gesto no le gustó mucho a mi amigo, pero no tenía otra alternativa, su perro estaba enervando más a los pasajeros. En seguida, nos fuimos a la cubierta A. Se acercó a mí el *steward* de mi cabina, Wareham llevaba su uniforme, su abrigo y un sombrero de bombín. Se veía graciosísimo. 'Wareham, ¿piensa que existe un verdadero peligro o es simplemente una rutina para que los pasajeros nos pongamos el chaleco salvavidas?'. Me respondió: 'Es una orden del *Board of Trade*, que todos los pasajeros deben usar su chaleco salvavidas. No creo que el barco se vaya a hundir. Probablemente nos dirijamos hacia Halifax'. 'Si efectivamente vamos a Halifax, aquí están todas estas llavecitas de mi equipaje. Le pido por favor que me lo lleve al *customs*. Es muy importante. Sería catastrófico que se me perdiera', le dije mostrándole mi llavero. 'Si yo fuera

usted, le daría un beso de despedida a todos esos baúles tan bonitos', me dijo en un tono entre amble y burlón. 'En ese caso, Wareham, ¿quiere decir que el barco está a punto de hundirse?', le pregunté. 'Espero que no sea así', me contestó con una mirada evasiva".

"Fíjese, usted, Elizabeth. ¿No la estoy molestando con mi charla? Pero prefiero que hablemos de otra cosa que no sea el hundimiento del Titanic. Le decía que mi madre me regaló el cochinito de porcelana como mascota. ¿Sabía usted que en Francia el cerdo es un símbolo de buena suerte? Como me había salvado de un accidente automovilístico en donde los demás pasajeros habían muerto, mi madre me sugirió que siempre llevara conmigo el cochinito de la buena suerte. Entonces, le dije al *steward:* '¿Creé que sea buena idea recuperar mi cochinito?'. 'Sin duda'. En ese momento, corrió por el corredor, el cual estaba totalmente desértico. El golpe del iceberg había sido muy cerca de mi cabina. Mi camarote estaba en el frente del barco. Se encontraba exactamente debajo de mi habitación All. Cuando finalmente Wareham me entregó mi cochinito, la gente que nos rodeaba sonrió. Lo digo para demostrar lo lejano que estaba todo el mundo del terrible peligro en que nos encontrábamos. Todavía me comentó Wareham: 'Espero, sinceramente, que salgamos de ésta, tengo esposa y cinco hijos'."

"Para esos momentos —continuó agitada—, todavía reinaba mucha calma. No había ninguna señal de pánico. Todo estaba, aparentemente, bajo control. Después de 10 minutos, se dio la orden: 'Las mujeres deben dirigirse hacia la cubierta. Solamente mujeres'. Imagino que esta orden también llegó a la segunda clase y a la tercera, porque empecé a descubrir a muchas parejas que nunca había visto antes. Obedecí. Al llegar a la cubierta, recuerdo haber visto filas de hombres por todos lados. Luego vino otra orden más: 'Que las mujeres regresen por favor a la cubierta A'. Sinceramente, ya estaba cansada y un poco confusa con tantas órdenes, me fui a la sala de estar y allí me senté en la bracera de uno de los sofás. Ahí, había 4 ó 5 caballeros, uno de ellos comentó: 'Tengo entendido que han liberado cinco botes salvavidas'. Lo miré extrañada y le dije: 'Pero no creo que haya peligro'. 'No', me contestó. 'Los ingleses son gente muy dada a las reglas y reglamentos'. ¿Es usted inglesa, Elizabeth? Me lo imaginé. Bueno, pues mi amigo estaba seguro de que para el desayuno regresarían las mujeres y los niños. 'Si es así, mejor me quedo aquí en lugar de congelarme allá afuera', comenté. De pronto vi a lo lejos a un oficial: 'Oiga, señor oficial, usted cree que me debo de subir a uno de esos botes salvavidas. ¿Estamos de

verdad en peligro?'. A pesar de que hacía todo lo posible para que no se le notara, se le veía muy nervioso. 'No creo que exista, señora, un peligro inmediato, pero sí le puedo decir que este barco está seriamente dañado. En muy poco tiempo lo dirigiremos hacia Halifax. En dos o tres horas, esperamos al Olimpic para pasar a los pasajeros. De allí que no exista realmente un peligro. Este es un barco insumergible. De todas maneras se lo dejo a su criterio'. En seguida vino otra orden: 'Todas las mujeres deben regresar, inmediatamente, a la cubierta'. Obedecí. Subiendo las escaleras me di cuenta de que había grandes trozos de hielo. Ah, ¿usted también los vio? A lo lejos se escuchaban algunas risitas. Por un momento, me sentí en un carnaval como los que hay en Niza".

"¿En la segunda clase también había chalecos salvavidas para todos los pasajeros? De repente, un joven me puso el mío, sin sujetármelo totalmente. Había buscado uno en mi cuarto, pero estaba demasiado nerviosa para encontrarlo. Si me hubiera propuesto ponérmelo, correctamente, hubiera sido incapaz. Salí a la cubierta, y me puse en fila, frente a la luz, junto al señor J. Bruce Ismay. ¿Sabe usted quién es J. Bruce Ismay? ¿No? Qué extraño. Es el director general de la White Star Line. Ismay es un hombre muy atractivo, mide casi dos metros. Es un *gentleman*. Excepcionalmente no llevaba traje, sino que iba vestido con una camisa blanca, con el cuello abierto, sin sombrero y con pantalones muy sencillos. Yo creo que iba en piyama. Eso sí, llevaba zapatillas, zapatos no. De pronto, le gritó a un señor: '¿Qué está haciendo en este bote? No sabe que todas las mujeres son las primeras que deben de partir'. Y exclamó: 'Si hay alguna mujer en los alrededores, favor de acercarse a la escalera'. En seguida, con mucha delicadeza me instaló muy cerca de esa escalera de fierro entre la cubierta de los botes salvavidas y la cubierta A. Cuando llegué hasta la A, me encontré flanqueada por una hilera de marineros. Di unos pasos y dos marineros barbudos me tomaron de los brazos y me instalaron en un bote salvavidas. Cuando me di cuenta lo lejos que estaba el bote de la cubierta, me dio terror lanzarme hacia abajo. Mis pies se pusieron muy rígidos, y mis pantuflas rosa con florecitas y bordados se cayeron. Grité: 'No me empujen, me asustan'. Y ellos contestaron: 'Si no quiere irse, pues entonces quédese, señora'. Sinceramente, Elizabeth, encontré que los marineros no se comportaban con mucha delicadeza con los pasajeros. Es cierto que hacían todo lo posible por ayudar, y que en muchas ocasiones se vieron como verdaderos héroes, sin embargo, no faltaba el marinero, sin manners. '¡¡¡¡Mis pantuflas, dónde están mis pantuflas!!!!', comencé

a gritar. La verdad, Elizabeth, yo no quería perder esas pantuflas que acababa de comprar en Foubourg Saint Honoré para el viaje en el Titanic y que me habían costado una fortuna. Pasé cinco minutos buscándolas por todos lados. Por fin las encontré. Me las puse. El bote salvavidas estaba completamente lleno. Uno de los marineros tomó por debajo de mi brazo mi cochinito y dijo: ‘ Por lo menos le hemos salvado su bebé’, y lo lanzó hacia el bote salvavidas, confundiendo mi cochinito de juguete con un bebé. De alguna manera sentí que tenía que seguir a mi cochinito, tal y como me lo había recomendado mi madre. Me encontré, de repente, al lado de un pasajero que no conocía: ‘Si pone usted un pie sobre mi rodilla y su brazo alrededor de mi cuello, la levantaré hacia el riel, y tal vez desde allí pueda usted saltar, sin miedo y sin tanto peligro, hacia el bote salvavidas’, me dijo con mucha amabilidad. Lo más extraño de todo es que este caballero era el que acababa de ver hacía unos minutos cuando subía por las escaleras. No se puede imaginar, Elizabeth, el trabajo que me costó subirme al bote salvavidas con mi falda que me acababa de comprar firmada por Paul Poiret, el mejor diseñador de París. ¿Lo conoce usted? ¿No? Se lo recomiendo, su ropa dura ¡siglos! En seguida, el caballero me ayudó y ambos caímos en el fondo del bote. Me acuerdo que inmediatamente después busqué mi cochinito y lo encontré... ¿Se acuerda que se lo mostré? Pero Elizabeth, se está usted durmiendo. Yo creo que lo mejor es que nos vayamos a la cama. Si quiere mañana seguimos platicando”.[*]

Nos despedimos de beso y, al darnos la mano, sentí que en ese momento hacía con Edith Rosenbaum un pacto de amistada para toda la vida.

XVI
ISMAY, EL CABALLERO PATÁN

El último bote, letra C, tipo Engelhardt.
es arriado por estribor;
hora exacta: una cuarenta y siete;
tripulación: seis hombres.
El segundo timonel G. T. Rowe
lleva el mando, le acompañan
el despensero Pearce, Weikman
el barbero, y tres fogoneros.
Pasajeros: Gordon Pym (fantasma),
J. B. Ismay, Esq., K. B. E., F. R. G. S.,
armador del S.S. Titanic,
presidente de la White Star Line
of America, Inc., cobarde,
ojos como bolas de mármol,
gomina en el pelo.
El resto: mujeres y niños.
Total de pasajeros: 35.
Incidentes: ninguno.
Sólo al amanecer,
cuando los icebergs emergieron
rosados contra el horizonte,
sólo cuando se creía,
en vista del inminente salvamento,
“que el fuego del sol parecía reflejarse
en los ventanales
de un centenar de palacios”,
en el húmedo fondo del bote
un puñado de trapos
cobró vida bajo los pies
de treinta y cinco navegantes.
Algo comenzó a moverse,
algo andrajoso que chorreaba
en una lona sucia,
despertó y comenzó a hablar.
Cinco extraños surgieron a la luz,
cinco chinos desconocidos.

Sin nombres, sin un centavo,
sin documentos, sin hablar una palabra de inglés:
nadie ha podido saber hasta el día de hoy
cómo habían logrado subir a bordo del Titanic,
cómo y cuándo entraron en el bote,
y qué ha sido de ellos.
Hans Magnus Enzensberger,
El hundimiento del Titanic, "Canto XXV"

Hablemos de J. Bruce Ismay, el hombre detrás del Titanic, el héroe de la navegación, pero el malo de la historia. No podríamos decir si era un hombre bueno o malo, preferiríamos decir la frase de Shakespeare: "El príncipe de las tinieblas es un caballero". Esta frase define espléndidamente a quien fuera el presidente y director ejecutivo de la línea naviera White Star a la que pertenecía tanto el Titanic, como otros buques: todos ellos curiosamente con la terminación "ic". Ismay era un personaje que presagiaba la inseguridad y la confusión.

Joseph Bruce Ismay nació el 12 de diciembre de 1862, en Liverpool, el puerto inglés en donde se fundaron las principales empresas navieras. En la época en que la familia Ismay había creado su poderosa industria, por los muelles de la ciudad pasaba casi 50 por ciento de la mercancía trasatlántica. El padre de Ismay era Thomas Henry Ismay, un próspero comerciante, y su madre Margaret Bruce, era heredera de un propietario de barcos. Años después, Ismay hizo desaparecer su primer nombre convirtiéndolo en la "j" inicial de su nombre.

Aunque toda su familia tenía que ver con el mar, por alguna razón él fue inscrito en una escuela de tierra adentro, en Elstree, a las afueras de Londres. Este joven fue el primer miembro de la familia Ismay en ser enviado a una institución para ser educado como un caballero. Con mucha frecuencia, Ismay visitaba Londres, y lo que más le sorprendía era que fuera una ciudad tan parecida al Liverpool de su infancia. Ambas ciudades se parecían en sus enormes mansiones y en sus maravillosos castillos, pero también en los tugurios en donde se hacinaban recién llegados que escapaban de Irlanda a causa del hambre. Hay que decir que en el siglo XIX la población londinense pasó de 1 a 6 millones, lo que excedía la capacidad de la ciudad para cumplir con las necesidades básicas de su población. Londres y Liverpool se parecían en que ambas habían abandonado a la mayoría de sus habitantes a la insalubridad y a la pobreza.

En el Londres que conoció Ismay ya existía el metro y la torre del reloj del parlamento. Seguramente, le tocó ver cómo se

reconstruían los edificios del parlamento que se habían quemado en 1834. Es cierto, Londres crecía y crecía, no sólo en tierra, pues el río Támesis estaba lleno de embarcaciones que provenían de todos los rincones del mundo. No hay que olvidar que por todos lados se veían los frutos de la revolución industrial. Ciertamente, era un espectáculo que podía fascinar, pero había algo en todo esto que no le gustaba para nada a Ismay, y era que Londres estaba lejos del mar...

Cuentan que Ismay era un joven retraído y de naturaleza melancólica, al que no le gustaba hacer amigos. Con frecuencia, lo veían triste; nadie se imaginaba que este joven extrañaba la cercanía del mar. De seguro, extrañaba las olas y los colores del mar. Con toda razón, dice Frances Wilson, que la gente lo veía como un "norteño en el sur de Inglaterra y un contemplador del océano en un pueblo sin salida al mar".

Uno de los visitantes del colegio de Esltree fue nada menos que el novelista Joseph Conrad, quien años más tarde escribiría dos magníficos artículos sobre el hundimiento del Titanic. ¿Habrá leído Ismay las maravillosas novelas de Conrad como *Corazón de las tinieblas* o *Lord Jim*, que tratan de la experiencia de su autor, quien también era un conocido marino? Lo que sí sabemos es que Conrad tenía una opinión muy clara sobre Ismay. Veamos una de ellas: "Lo que es más difícil de decir es bajo qué luz han de contemplar las medidas del Senado estadounidense. Desde cierto punto de vista, la imagen de augustos senadores de una gran potencia apresurándose en Nueva York para acosar y atormentar al infortunado Yamsi[8] —cuando no había casi ni atracado en el muelle— parece proporcionar un shakesperiano toque cómico a la tragedia real de toda esa gente que absurdamente se ahogó, gente que hasta el último momento depositó toda su confianza en el simple tamaño, en las insensatas afirmaciones de publicistas y técnicos, y en las irresponsables columnas de periódicos que ensalzaban a bombo y platillo esos buques ¡Sí, un lúgubre toque cómico!".[9]

Cuando terminó la preparatoria, Ismay se inscribió en la Universidad de Harrow. En esos tiempos, a casi nadie le interesaba aprender latín, griego, matemáticas o lógica, lo que los jóvenes buscaban era forjar el carácter, conocer los principios morales y educarse en la conducta de un gentilhombre, es decir, ser un "caballero", ya que un caballero sólo podía ser un inglés, pero sobre todo un inglés de la nobleza. Sí, J. Bruce Ismay era un inglés, pero nunca en su vida sería considerado completamente un "caballero", porque le faltaba ser un noble. ¡Pobre Ismay, que toda su vida se

empeñó en ser tratado como un *gentleman!* Por más que trabajó y trabajó, no pudo llegar a ser considerado como un caballero. En esta universidad, Ismay permaneció sólo 18 meses. Ciertamente no necesitaba estar más tiempo, pues su padre lo único que quería era que su hijo se relacionara con lo mejor de la sociedad inglesa. Así que una vez que dejó esta universidad, fue enviado a Dinard, un centro vacacional francés, para que aprendiera tenis. Ya con los mejores modales, con buenas relaciones en Londres y con sus magníficos conocimientos del tenis, Ismay estaba listo para ocupar el lugar de su padre en la compañía naviera de la familia. Algunas personas dicen que cuando Thomas Ismay volvió a ver a su hijo, al llegar a Liverpool, sintió un poco de envidia por los logros de su heredero. De ahí que lo tratara siempre con dureza y sin ningún privilegio. Dicen que a Thomas Ismay no le gustaba la compañía de su hijo y que procuraba mantenerlo lo más lejos que fuera posible. Cuando inauguraron uno de los barcos de la compañía, el Doric, que iba a Estados Unidos, Thomas mandó a su hijo a bordo, y le dijo: “Cuando estés en Nueva York, te harás cargo de nuestras oficinas en esa ciudad. Estoy seguro de que lo harás muy bien”. Pero la verdad es que sólo quería liberarse de la compañía de su hijo. Sí, lejos de su país, Ismay se convirtió en el representante de la White Star Company, la empresa de su familia.

Quién le iba a decir a Ismay que apenas a las dos semanas de ocupar su puesto le ocurriría su primer desastre, pues dos barcos de su compañía chocaron entre sí. El Celtic, que iba saliendo de Liverpool, chocó con el Britannic, que venía de regreso. Ismay dio unas entrevistas a la prensa, pero su carácter tímido y su falta de práctica para expresarse correctamente, dieron como resultado que los periodistas lo vieran como un joven arrogante y soberbio. Se cuenta que desde entonces Ismay tuvo mala prensa. Nada menos que William Randolph Hearst, el magnate estadounidense de los medios de comunicación, desarrolló un odio permanente por Ismay. [10] En 1899, murió el padre de Ismay. La compañía naviera de la familia tenía entonces un valor de 40 millones de dólares y se había convertido en una de las más grandes del mundo de la marina. Lo primero que hizo Ismay al verse dueño de este gran emporio fue venderla a uno de los grandes multimillonarios norteamericanos, J. P. Morgan, quien era dueño de la General Electric, entre otras muchas empresas. Ismay se había desempeñado tan bien como director de la White Star que Morgan decidió conservarlo en su puesto de director y presidente de la compañía. Para entonces, la compañía que había sido un negocio familiar era ahora una

trasnacional que tenía mayormente capital norteamericano, no obstante que los barcos navegaban con la bandera inglesa. Hay que decir que si bien Ismay era inglés, su sueldo lo pagaban los norteamericanos. Esta situación no fue bien vista por los ingleses, los cuales consideraban una traición que uno de sus grandes empresarios dejara en manos de los norteamericanos una de las mejores compañías de la marina mercante de Inglaterra. Sí, Ismay no tenía buena prensa ni en América ni en Europa, en ambos continentes se sentía incómodo. Ismay era como un barco que navegaba sin una bandera...

La idea de construir el Titanic nació en 1907, cuando la marca británica Cunard botó dos barcos muy célebres, el Mauritania y el Lusitania. Eran los dos barcos más avanzados tecnológicamente, los más veloces y los más lujosos. El Lusitania, por cierto, sufrió un destino similar al Titanic. El 7 de mayo de 1915, durante la Primera Guerra Mundial, fue destruido por un torpedo lanzado desde un submarino alemán, con la consecuente pérdida de mil 200 vidas, suceso que se convirtió en la razón principal de la entrada de Estado Unidos en la guerra. Cuando Ismay supo de la existencia de esos barcos, buscó a William J. Pirrie, el presidente de la armadora Harland and Wolff, de Belfast, Irlanda del Norte. Su intención era construir tres barcos igualitos, tres barcos tan lujosos y rápidos como los de la Cunard, tres barcos de primera clase que tenían que convertirse en las naves más grandes del mundo. El segundo de ellos, el Titanic (el primero fue el Olimpic y el tercero el Britannic), comenzaría a construirse en los astilleros de Belfast en marzo de 1909, para ser terminado en la primavera de 1911. Hay que decir que los tiempos se cumplieron rigurosamente.[11] No obstante, mucha gente acusaría a Ismay de haber ahorrado en los costos de construcción del Titanic; muchos dijeron que el trasatlántico se había hundido por eso, pero cuando el Senado de Estados Unidos hizo la investigación del hundimiento del barco, Ismay declaró: “El Titanic fue lo más novedoso en el arte de construcción de navíos, no se escatimó absolutamente ni un centavo en ello. No se construyó por contrato, sino simplemente por comisión”.[12]

El “gigantismo” como símbolo del avance tecnológico era algo que desde aquella época fue criticado por unos cuantos. Pero esos “pocos” se fueron haciendo “muchos” una vez que el accidente del Titanic ocurrió. Como muestra, leamos las palabras siguientes de Joseph Conrad, un verdadero experto en el tema:

“Pero también hay una razón en el modo en que uno acepta los hechos, y yo me resisto a sentirme impresionado por el tamaño de

un tanque mayor que ningún otro tanque que se haya puesto a flote para su perdición. Sus responsables, aunque desconcertados en su interior ante el desenmascaramiento de un desastre tal, se siguen dando aires de superioridad. Monjes de un oráculo fallido que todavía perseveran en el oráculo. Se supone que son los ministros del progreso. Pero el simple aumento de tamaño no es progreso. De ser así, la elefantiasis que causa que la pierna de un hombre se haga más gruesa que un tronco de árbol sería una suerte de progreso, mientras que no es otra cosa que una maligna enfermedad. Y para colmo, una vez ocurrida esta desconcertante catástrofe, los servidores del ridículo oráculo comienzan a clamar: '¡Es inútil! No es posible resistirse al progreso. Los grandes buques son ya una realidad'. Dejémoslos estar, pues, ¡qué demonios! Pero no son, en ningún sentido, servidores del progreso. Son servidores del mercantilismo".[13]

¿Pero qué hizo Ismay durante el hundimiento del Titanic? Ciertamente, era un personaje que debió de haber asumido un papel principal, pero se dice que prefirió desaparecer y reaparecer más adelante, sano y salvo, lo cual era muy acorde con la personalidad de J. Bruce Ismay. No obstante, las versiones recogidas en la prensa y en los diversos interrogatorios, oficiales y no, de los sobrevivientes, son de tal manera contrastantes y hasta contradictorios, que es difícil concluir qué tan responsable fue este personaje de algunos de los errores, estupideces o actos criminales cometidos antes y durante la travesía del Titanic, y qué tanto de éstos fueron atribuibles a debilidades de carácter o simplemente al pánico, al caos y a la turbación reinante en aquellas pocas horas. En realidad, el único hecho incontrovertible de todo lo que se ha escrito sobre Ismay es que sobrevivió, aun cuando muchos hombres, mujeres y niños de todas las clases sociales, incluyendo al capitán del navío, se ahogaron. Hay que considerar que el puesto de este caballero era superior en rango al del mismo capitán.

Pero veamos algunos testimonios de pasajeros. En estos testimonios hay de todo, aspectos sublimes y ridículos, pero sobre todo contradictorios. Posiblemente nunca sabremos quiénes mienten, por lo dudosos que eran los diarios ingleses que entrevistaron a los sobrevivientes:

Washington Times, Nueva York, 19 de abril: J. Bruce Ismay, director gerente de la línea White Star, no solamente se metió a uno de los primeros botes salvavidas que se bajaron, sino que además fue escoltado y asistido por varios marineros, mientras que las mujeres, entre tropezones, tenían que arreglárselas por sí mismas.

Esto de acuerdo con la señora Lucien P. Smith, hija del diputado Hughes, de West Virginia y viuda de Lucien B. Smith, víctima del naufragio.[14]

Washington Herald, Nueva York, 18 de abril: JDM Cardeza, de Filadelfia, quien se encontraba entre los pasajeros rescatados del Titanic, contó cómo ocurrió la partida de Bruce Ismay del navío condenado: "Después del terrible golpe, todos corrimos del salón y los camarotes a la cubierta superior. La gente gritaba y la confusión reinaba. Las luces se apagaron y fue entonces cuando supimos que nos encontrábamos en grave peligro. El señor Astor se encontraba con su esposa. Un grupo de mujeres se reunió alrededor del bote más cercano y eran ayudadas por algunos hombres. No había ningún pasajero hombre en ese bote. Los marineros manipulaban las cuerdas del pescante y cuando el bote estaba a punto de tocar el agua, una de las mujeres gritó para pedir que un hombre las acompañara. "Necesitamos que un hombre conduzca el bote, usted sabe algo sobre el océano señor Ismay, ¿por qué no viene con nosotras? Nos sentiremos más seguras". "No, yo me quedaré aquí, no voy a tomar el lugar de alguna mujer". Las mujeres lo conminaron a entrar, hasta que el señor Ismay aceptó, comentó el señor Cardeza. Por fin, el bote fue botado para irse alejando poco a poco".[15]

Worcester Evening Gazette, Nueva York, 19 de abril: la señora de William Bucknell de Filadelfia, después de remar hasta ampollarse las manos, manifestó: "Después de ser conducido a bordo del Carpathia, J. Bruce Ismay se encerró en un camarote y permaneció allí hasta que un comité de sobrevivientes demandaron que se les permitiera verlo. Una de las preguntas que se le hicieron fue sobre de qué manera indemnizaría la White Star y la MMC a los sobrevivientes. Ismay contestó que la compañía haría su mayor esfuerzo para compensarlos parcialmente. No dijo nada más".[16]

Chicago Daily Journal, Nueva York, 19 de abril: "Denme algo de comer, por amor de Dios. Me muero de hambre. No importa cuánto cueste o qué sea, tráiganmelo". Ésa fue la primera declaración efectuada por J. Bruce Ismay, director gerente de la naviera White Star, uno de los pocos hombres rescatados del Titanic, unos cuantos minutos después de ser recogido por el Carpathia. Confirmado por un oficial del Carpathia que pidió que su nombre no fuera revelado.[17]

New York Times, Nueva York, 23 de abril: de toda la crítica sobre la conducta, durante el desastre del Titanic, de J. Bruce Ismay, director gerente de la línea White Star, salen a relucir los elogios de

una mujer que declara deberle la vida a este oficial. La mujer se llama Edith L. Rosenbaum de Far Rockaway, Nueva York: “La señorita Rosenbaum dijo ayer al reportero de *The Times* que ella fue una de las dos personas que preferían quedarse en el buque hundiéndose al riesgo de subirse a los botes en el mar abierto. Fue obligada a entrar al bote salvavidas gracias a la fuerza física del señor Ismay, quien —según ella— la tomó del brazo y la empujó por un pasillo hasta la cubierta A, de donde fue cargada hasta la lancha. “Supongo —dijo la señorita Rosenbaum— que el señor Ismay debió haber entrado a su bote salvavidas al último momento, juzgando por el hecho de que yo misma fui de las últimas en dejar al Titanic. Lo vi al último gritando, ‘¿hay más mujeres?’ Creo que el señor Ismay no debe ser censurado, dado que tomó la oportunidad una vez que todas las mujeres de esa sección del barco habían sido salvadas”.[18]

Acerca del famoso marconigrama que se envió el mismo día de la colisión desde el buque Baltic alertando que se habían avistado témpanos de hielo, podemos ver que hubo una serie de absurdos. Pero leamos lo que dijo en esa ocasión Ismay:

—¿Sabía usted cuál era la práctica con los marconigramas una vez que se habían recibido?

Bruce Ismay (BI): Creo que la práctica era dejarlos en el cuarto de mapas para ser revisados por los oficiales.

—¿Sabía esto el domingo 14 de abril?

BI: Sí.

—¿El marconigrama del Baltic no era esencialmente un mensaje que afectaría la navegación?

BI: Sí.

—¿Podría entonces decir por qué, ante esas circunstancias y con este conocimiento, guardó el marconigrama en su bolsa?

BI: Porque me fue entregado, tal y como lo sigo creyendo, antes del *lunch*, bajé con él en mi bolsillo.

—¿Sugiere usted que lo puso en su bolsillo simplemente por un olvido momentáneo?

BI: Sí, completamente.

—¿Y no se le ocurrió, mientras hablaba con la señora Ryerson (una pasajera) que por un olvido había dejado el mensaje en su bolsillo?

BI: No

—¿No se le ocurrió?

BI: No.

—¿Y lo conservó en su bolsillo hasta que se lo pidió el capitán

Smith ya en la tarde de aquel día?

BI: Creo que eran las 7 y 10 cuando me lo pidió.

—Lo que quiere decir que estuvo en su posesión por algo así como 5 horas.

BI: Yo diría que sí.

—¿Y usted seriamente afirma que fue guardado en su bolsillo y retenido por 5 horas por una distracción?

BI: Sí.

—¿Aun cuando lo había discutido con dos de las pasajeras?

BI: No lo discutí con ellas. —¿Usted lo mencionó?

BI: Yo lo mencioné. —¿Y lo sacó y leyó?

BI: Sí.[19]

Pero ahora veamos otra controversia, la que decía que Ismay había obligado al capitán Smith a aumentar la velocidad de viaje del Titanic para llegar a Nueva York lo antes posible:

—Usted nos dijo que durante su conversación con el ingeniero en jefe, el capitán no estuvo presente.

BI: No, no estuvo.

—Y que no tuvo ninguna conversación con él (el capitán) durante el viaje respecto a la velocidad.

BI: Absolutamente ninguna.

—Díganos entonces, ¿cómo fue que él se enteró de su decisión de aumentar la velocidad el martes?

BI: Probablemente el ingeniero habló con él.

—¿Hizo algún arreglo con el ingeniero sobre eso?

BI: No lo hice.

—Así es que, en cuanto a lo que usted sabe, el capitán no tenía idea de que usted iba a incrementar la velocidad.

BI: No.

—¿Sabe quién dio las instrucciones para que esas calderas extra se encendieran el domingo en la mañana?

BI: No lo sé.

—¿Eso era algo que el ingeniero en jefe podía haber hecho por cuenta propia?

BI: Yo diría que sí.

—Como quiera que sea, ¿usted no tuvo conversación ninguna con el capitán sobre este asunto?

BI: Absolutamente ninguna.[20]

De ese tamaño fueron las contradicciones y distracciones del presidente de la línea White Star, quien era además el primero al mando en el Titanic. No cabe duda de que todo esto ocurrió en el momento de prueba más importante de su vida. Ante el

compromiso de la vida de cientos de personas, Ismay mostró la fase más cobarde de su personalidad, y de su carácter voluble que iba desde el autoritarismo hasta la completa anulación. Nos preguntamos, ¿Ismay era un psicótico? ¿Un maniaco-depresivo? ¿O, por el contrario se trataba de una personalidad bipolar? ¿O era un hombre deprimido? ¿Tenía síntomas de estrés postraumático? No, tal vez lo más probable era que se trataba de la típica reacción de un *junior* de la clase dirigente (the *ruling class)* sin capacidad de decisión.

Gracias a los testimonios, ciertamente contradictorios de toda clase de gente que supuestamente se percató de lo que sucedía con Ismay, muchos de los cuales ni lo conocían o que lo detestaban por cuestiones de lucha de clases, o bien, que dentro del caos simplemente hablaron por hablar, las mentiras, las verdades a medias, lo oculto y lo evidente, y el desconcierto general durante aquellas horas del 14 y 15 de abril de 1912, J. Bruce Ismay fue juzgado y condenado. Las investigaciones posteriores tanto en Inglaterra como en Estados Unidos, así como la labor de sus múltiples enemigos de la prensa local e internacional, únicamente sirvieron para confirmar lo que el mundo ya había decidido.

Al final, lo que perduraría de J. Bruce Ismay, como presidente de la White Star, heredero millonario, altísimo (medía casi dos metros), guapo, inteligente y educado, caballero inglés pero, sobre todo, sobreviviente del Titanic sería: el desprecio, la ignominia y el deshonor. Como prueba, leamos el siguiente fragmento que apareció en el *Daily Mail*, firmado nada menos que por H. G. Wells, quien expresa su consternación y desencanto sobre el papel de Ismay durante el naufragio:

> En virtud del arte supremo de la contingencia... le tocó en suerte a ese caballero trágico y desdichado... ir a bordo, precipitarse hacia un espacio vacante en un bote y caer en la trampa de las circunstancias. Ningún hombre que jamás ha sido puesto a prueba puede afirmar que su conducta habría sido distinta en la misma situación. Pero a los ojos del capitalismo y de nuestro sistema social presente, la huida de Ismay —con 55 niños de tercera clase ahogándose en la zona inferior del barco— equivale al abandono de toda pretensión de nobleza. No criticaría al hombre, sino que cuestionaría la ausencia manifiesta del sentido de suprema dignidad que conlleva su posición y que lo habría sostenido en tal crisis. Era un hombre rico y poderoso, pero a la hora de la verdad no fue un hombre honorable.[21]

Ismay vivió en una especie de dorada reclusión a partir de los trágicos acontecimientos de abril de 1912, se retiró oficialmente a mediados de los años 20 a su mansión Costelloe Lodge en Connemara, Irlanda. Su salud empeoró después de habérsele

diagnosticado diabetes a principios de los años 30, sufrió la amputación de su pierna derecha, y murió en Londres a causa de un accidente vascular cerebral el 17 de octubre de 1937, cuando tenía 74 años.

El periódico *The Times* en Londres anunció su deceso escuetamente, de la siguiente manera:

ISMAY: El 17 de octubre de 1937, en su residencia, 15 Hill Street, Mayfair, BRUCE, esposo de FLORENCE ISMAY. El servicio funeral en St. Paul Knitsbridge, mañana a las 2:30 (jueves). Sepelio (privado) en el cementerio Putney Vale.

En su obituario en el mismo diario, se recuerdan algunas características personales de Ismay:

> Fue un hombre de impactante personalidad y en cualquier compañía llamaba la atención y dominaba la escena. Todos quienes lo conocieron hallaban su personalidad avasalladora y, en consecuencia, lo imaginaban una persona dura, aunque sus amigos sabían que esto no era más que la chapa exterior de una naturaleza tímida y altamente sensible, debajo de la cual se escondía una intensa capacidad de afecto y comprensión. Probablemente, su característica más sobresaliente fue su profundo sentimiento y simpatía por el oprimido, y una perenne ansiedad por ayudar a quien se encontrara en problemas...

Pareciera que los periódicos se referían a otro Ismay, a uno que ni había viajado en el Titanic, que ni había perdido todo su poder, sobre todo que no estaba enterado de nada que tuviera que ver con los barcos.

Finalmente, debemos decir que su mansión de campo, en Irlanda, se puso a la venta en julio de 2004 por 1.5 millones de libras esterlinas. Contiene 8 recámaras, 5 baños, jardines y un río, el Casla, del que: “Ismay personalmente pescó más de 300 salmones en una temporada en los años 20. El salmón era tan común en casa que se utilizaba como alimento para los perros”. [22]

En realidad, no hacía falta ni el obituario ni la nota sobre la muerte de J. Bruce Ismay, porque Ismay también había muerto la noche del 14 de abril de 1912. El que sobrevivió 25 años no era más que un fantasma cargado de culpas, y de enormes remordimientos.

XVII
ELIZABETH, LA LLEGADA A NUEVA YORK

A la primera persona que vi al llegar al muelle de Nueva York, el viernes 19 cerca de las 10 de la noche, fue a un hombre joven, cuya mirada, fuerte y tierna a la vez, hizo que me sintiera viva de nuevo. A pesar de que estaba rodeado por tanta gente que había ido a recibir a los sobrevivientes del Titanic, de inmediato supe que ese personaje de frente amplia y bigote tupido estaba esperando a *sister* Elizabeth Ramell Nye. Era como si nos hubiéramos citado, desde hacía una eternidad. Como si al mirarnos por primera vez nos hubiéramos reconocido. Y al reencontrarnos, refrendáramos un compromiso ineludible. El señor del uniforme color verde oliva, alto y delgado, se llamaba George Darby. El capitán Darby acababa de ser nombrado director de la banda de música. Junto a él estaban los representantes oficiales de Washington, el alcalde de Nueva York y los fundadores de la Salvation Army, William y Evangelina Booth. "¡Ambas están a salvo!", exclamaron al vernos aparecer a *sister* Abbott, vestida con su uniforme de soldado y con las piernas vendadas, y a mí, con el inconfundible sombrero negro sujetado con ese largo y ancho listón rojo, al que esa noche del viernes le había hecho un moño particularmente bonito. Confieso que me preocupé un poco por mi vestimenta, llevaba más de cuatro días con la misma falda, saco y blusa. Mi ropa se veía arrugada y no muy limpia que digamos. Para colmo llovía. Afortunadamente, llevaba mi sombrero para cubrirme la cabeza. Los fotógrafos no dejaban de retratarnos, lo cual me pareció una falta de respeto para muchas mujeres que acababan de perder al marido o a sus hijos y que llegaban a tierra firme después de haber pasado por una experiencia sumamente dolorosa.

La banda de la Salvation Army tocaba con un júbilo de fiesta muy especial. Cada vez que aparecía un pasajero, la gente aplaudía y gritaba ¡Hurra!, para darle la bienvenida. Muchos de los que

habían ido dos días antes de nuestra llegada se acercaban a los sobrevivientes para preguntarles si no venía con ellos alguno de sus familiares que aún no aparecían en la lista de las víctimas. Entre los más angustiados estaba la secretaria del señor Straus, quien había pasado toda la noche en vela en la oficina de su jefe, en espera de noticias del señor y de la señora Straus. "Murieron como dos héroes", le dijo el capitán Nostrom, sosteniéndole las dos manos. El hijo del coronel Astor abrazaba con todo su dolor a la viuda embarazada. La misma escena de duelo y de tristeza se repetía entre varios grupos de pasajeros sobrevivientes. Si, al contrario, veían reaparecer ya sea al marido, o alguno de los padres o hijos, entonces las manifestaciones de felicidad eran infinitas: venían los besos, los abrazos y también las lágrimas por haberlos recuperado.

El capitán del Carpathia era el más asediado por los periodistas: " No quiero dar entrevistas en estos momentos. Las escenas del Titanic aún están muy presentes en mi espíritu. Ya haré más adelante declaraciones", decía Nostrom vestido con su uniforme azul marino. Cuando los periodistas se acercaron a mí, no pude negarme a atender sus preguntas. Tenía que hablar, decir todo lo que me había pasado. ¿Todo? Contar lo que había visto. A pesar del lamentable estado en que me encontraba y que me dolía todo el cuerpo, me referí a los últimos momentos del Titanic: "El barco no se hundió como suelen hundirse la mayoría de los trasatlánticos. Cuando la mitad del vapor estaba sumergida, se rompió en dos y se apagaron todas las luces. Los gritos de socorro eran horribles. Los botes salvavidas fueron insuficientes. Antes de que nos rescatara el Carpathia, estuvimos a la deriva más de cinco horas, entre témpanos de hielo y cuerpos de los pasajeros muertos por hipotermia. No obstante el intenso frío que hacía era una noche tranquila y bellísima. Las lanchas salvavidas se deslizaban sin el menor problema. Nunca olvidaré en toda mi vida aquel silencio sepulcral en medio de una noche sin luna". Todo esto lo decía con un enorme nudo en la garganta. Al ver mi emoción, Evangelina Booth me apretaba la mano, como para darme fuerzas.

El que habló también la noche que llegamos a Nueva York fue el general William Booth. Acababa de cumplir 83 años, y sin embargo se veía como un hombre erguido y fuerte. Con su pelo todo encanecido y su barba totalmente blanca, leyó parte del telegrama que le había dirigido al presidente de Estados Unidos, William Taft: "Mi corazón está conmovido por la espantosa calamidad que ha acaecido al mundo con la pérdida del Titanic, conmovido por la pena de los muertos, entre quienes se encontraban algunos viejos

amigos; conmovido por la compasión por los sobrevivientes, cuya pérdida nunca podrá ser reparada y conmovido en el origen más profundo de los sentimientos por este llamado tan súbito y terrible ante la presencia de Dios. Rezo porque esto hable a las multitudes sobre la realidad y la cercanía del mundo que está por venir y sobre la urgencia y la imperiosa necesidad de prepararse para ello. Dios los bendiga y los conforte!"

Por su parte, su esposa, Evangelina, no se quiso quedar atrás, tomó el micrófono y anunció con una voz contundente, que gracias a los soldados de Salvation Army de la Gran Bretaña, se había reunido la cantidad de 1 150 chelines para apoyar a las viudas y a los huérfanos del Titanic. "Nuestro pueblo más querido, dio este dinero desde lo más profundo de su miseria. Pero lo que más me conmueve, es que cada chelín, está acompañado por una oración de fe y de ternura por aquellos que han sufrido las consecuencias del hundimiento". Evangelina Booth era un soldado de mucho carácter. Después de 30 años de servicio y de predicar el evangelio de Cristo Jesús, fue la primera mujer convertida en coronel de la Salvation Army.

Cuando *sister* Evangelina terminó su discurso, la banda interpretó, con el coro, el himno: *Nearer, My God, to Thee*. Era un homenaje a los músicos del Titanic y a su director, Wallace Hartley, quienes para esos momentos ya eran considerados no nada más en Inglaterra, sino en buena parte del mundo, como unos verdaderos héroes.

A pesar de que todavía se mantenía la huelga de carbón, el donativo más importante que se había reunido para las víctimas del Titanic, venía de Southampton, lugar de nacimiento de la mayor parte de la tripulación. Para el sábado 20, entre Inglaterra y parte del continente, ya sumaban 8 mil donadores. Las dádivas de los espontáneos representaban 500 libras esterlinas y seis peniques. El hundimiento del Titanic había despertado en toda Europa, un gran sentimiento de compasión y solidaridad.

Después de los discursos de bienvenida en el muelle de Nueva York, nos fuimos a casa de los Both, donde nos esperaba una cena deliciosa. Evangelina me sentó al lado de George Darby, quien no me quitaba los ojos de encima. Confieso que a su lado empecé a sentirme segura, tenía una sensación que no había sentido desde hacía mucho tiempo. El primer brindis que hizo el general William Both fue para *sister* Abbott quien, a pesar del estado de sus piernas, quiso venir a la cena, con la promesa de que al otro día se internaría en el hospital: "Brindemos por esos dos jóvenes, *who died*

like true salvationists. No se olvide Mary Rose que gracias a la inmortalidad del alma y de la resurrección del cuerpo, sus hijos conquistarán la eterna felicidad de los justos". Todos elevamos nuestra copa. El segundo brindis del general Booth era para mí. Sinceramente no me lo esperaba: "*Sister* Elizabeth, sabemos que usted es una digna hija de su padre, Thomas I. Ramell, director de la banda musical de Folkstone. Usted se ha salvado dos veces en su vida, la primera, cuando era una niña y estuvo a punto de morir, y ahora, con el hundimiento del Titanic, sin duda fue de las elegidas por Jesucristo Nuestro Señor. No le queda más que entregarse, de todo corazón, a su misión. Evangelina y yo nos sentimos muy honrados de darle la bienvenida al Cuartel General de Nueva York del Ejército de Salvación. Demos gracias a Dios".

También brindamos por el alma de las 1 550 víctimas del Titanic. Para mí, entre todas esas víctimas, había una muy especial, una que se había sacrificado para salvarme. Cristo Nuestro Señor la había puesto en mi camino y yo había atendido su llamado. Al salvarme, se haría inmortal y resucitaría entre los justos. Con esa convicción, bebí el vino y, por unos segundos, sentí mucha paz. Miré hacia George Darby y los dos sonreímos con complicidad, pero sobre todo, con mucha ternura.

XVII
ACTA DE DEFUNCIÓN DE MANUEL R. URUCHURTU

En la Ciudad de México, a las 11 de la mañana del día 20 de septiembre de mil novecientos doce, ante mí, José Bernardino Nava, Juez del Registro del Estado Civil, compareció el ciudadano Francisco de la Garza, de Monterrey, de veinticuatro años, soltero, estudiante de derecho, vive en la quinta calle de Bucareli, número 107.

Dijo que exhibe un expediente de 31 fojas formado con motivo de las diligencias, en ocasión de averiguar si el ciudadano Manuel Uruchurtu pereció en el naufragio del Titanic, a cuyo bordo se contaba como pasajero y cuyo desastre ocurrió frente a las Costas de Terranova, la noche del 14 ó 16 de abril último.

Que para compendiar la trascripción del expediente citado pide que se copie íntegro el escrito, de la foja 25 a la 27, que relaciona todos los documentos incluidos. El escrito de referencia dice así:

> Emeterio de la Garza *junior*, abogado, con despacho en la casa número 15 de la calle de Donato Guerra en esta capital, ante la justificación de usted, respetuosamente comparece y como mejor proceda expone que:
>
> El señor licenciado don Manuel R. Uruchurtu salió de esta ciudad de México, el día veinte de febrero último para Europa, y al regresar, embarcó el día diez de abril en el vapor Titanic, de la línea White Star que naufragó cerca de las Costas de Terranova, pereciendo el licenciado Uruchurtu entre las numerosas víctimas del desastre, y para los efectos del artículo 138 del Código Civil, a fin de que se pueda levantar el acta de defunción relativa, y que servirá para abrir el juicio de sucesión y para declarar el estado civil de la señora esposa y de los hijos del finado, me permito acompañar a este escrito los datos, que estén en los testimonios y documentos conducentes, a saber:
>
> Primero, dos recortes de dos distintos periódicos de esta capital en los que ya se da cuenta al público de la suerte del señor licenciado Uruchurtu en el naufragio del Titanic; uno de ellos citando un cablegrama del señor don Ramón Corral que dice: “Uruchurtu embarcóse en el Titanic”; y el otro

insertando un cablegrama de Nueva York, que dice: “Entre los pasajeros muertos a bordo del buque náufrago Titanic figura el diputado mexicano don Manuel R. Uruchurtu, que regresaba a su patria después de un viaje a Europa”.

Segundo, carta del señor licenciado Uruchurtu dirigida a su señora esposa doña Gertrudis Caraza de Uruchurtu, fechada en París, Francia, el veintiséis de marzo de 1912, en la que le avisa se embarcará en Cherburgo el día diez de abril próximo, en la mañana, en el vapor Titanic.

Tercero, carta del señor licenciado Uruchurtu dirigida al señor don Luis Caraza, fechada en Madrid, España, el treinta de marzo de 1912, en la que le avisa que saldría el diez del próximo abril a bordo del Titanic; y que pensaba llegar a Nueva York el veinticuatro o veinticinco del mismo mes.

Cuarto, cablegrama procedente de Cherburgo, enviado por el señor licenciado Uruchurtu, fechado el diez de abril de 1912, dirigido a su hermano, don Remigio Uruchurtu, encargado de su despacho, en el edificio La Mexicana, y que dice: “Embárcome”.

Quinto, cablegramas fechados en esta capital el veinte y veintiocho de abril próximo pasado dirigidos por el señor Remigio R. Uruchurtu, hermano del señor licenciado don Manuel, a The White Star Line en Nueva York; el primero dice: “Suplico informarme si el pasajero del Titanic licenciado Uruchurtu pereció o salvó”; y el segundo dice: “Refiérome mi cable fecha veinte actual suplicándoles nuevamente informes sobre pasajero Titanic licenciado Manuel Uruchurtu”. Estos dos cablegramas fueron contestados en uno solo por The White Star Line que dice: “No se ha encontrado hasta hoy el cuerpo de Manuel Uruchurtu”.

Sexto, carta fechada en esta capital, el once de mayo de 1912, del señor Remigio Uruchurtu, dirigida al suscrito en la que me dice que me envía copia de los cablegramas anteriores, y original de la contestación de The White Star Line.

Séptimo, carta fechada en Xalapa, Veracruz, el doce de mayo de 1912, del señor don Carlos Caraza, dirigida al exponente, en la que me manda las cartas que el licenciado Uruchurtu envió desde Europa a su señora esposa doña Gertrudis Caraza de Uruchurtu, y al señor don Luis Caraza.

Octavo, oficio de la Cámara de Diputados del Congreso de la Unión en el que se mandan copias certificadas: a) de un oficio fechado el 19 de abril de 1912 en el que el señor Ministro de Relaciones Exteriores transcribe a los señores Secretarios de la Cámara de Diputados un telegrama que ha recibido del Cónsul Mexicano en Nueva York que a la letra dice: “Manuel Uruchurtu embarcóse en el Titanic. Su nombre no está lista de salvados por Carpathia”; y de la contestación de los señores Secretarios de la Honorable Cámara fechada el 20 del mismo mes y año, que dice: “De enterado, con sentimiento”. b) De un segundo oficio del mismo Señor Secretario de Relaciones Exteriores, a la misma Cámara de Diputados, en el que comunica otro despacho del Cónsul Mexicano en Nueva York, ampliando su primera noticia agregando que personalmente fue a The White Star Line a informarse sobre el asunto Uruchurtu, que se le contestó, y él por sí vio que en la lista de los pasajeros del Titanic se encontraba el nombre de Manuel Uruchurtu, y que en la lista de los salvados por el Carpathia no estaba el mismo nombre. Se le informó también por la misma compañía que podría haber sucedido que algún otro buque salvara más náufragos, pero que esto era muy remoto; y termina confirmando su primer despacho.

Noveno, carta fechada en esta capital el 23 de mayo de 1912, del señor Ministro de Relaciones Exteriores dirigida al suscrito, en la que me avisa que puedo enviar por las copias certificadas de los documentos relativos al fallecimiento del licenciado Uruchurtu.

Décimo, una certificación de los señores Secretarios de la Cámara de Diputados del Congreso de la Unión, en la que consta la siguiente proposición, acordada por la Honorable Cámara: "Con cargo a la partida número dos del Presupuesto de Egresos vigente, la Tesorería del Congreso de la Unión, ministrará la cantidad de quinientos pesos, a la familia del finado Diputado, licenciado Manuel R. Uruchurtu, con motivo de su trágica y sentida muerte.

Undécimo, oficio número 1018 de la Sección de Cancillería de la Dirección de Asuntos Internacionales de la Secretaría de Relaciones Exteriores, con el que se adjuntan seis copias certificadas de los mensajes en que los cónsules mexicanos en Liverpool y en Nueva York, comunican que el señor licenciado Uruchurtu se embarcó en el Titanic, y no se encuentra entre los supervivientes al naufragio de dicho buque.

Duodécimo, oficio número 1429 de la sección de cancillería de la Dirección de Asuntos Internacionales de la Secretaría de Relaciones Exteriores, en el que se transcribe un despacho del señor cónsul mexicano en Nueva York, que en síntesis dice: que la señora viuda del señor licenciado Uruchurtu ha demandado auxilio al Consulado General en Nueva York; que esa oficina hizo gestiones para obtener para los deudos la parte que les correspondiera del fondo que con ese objeto se había reunido en Nueva York; que el resultado fue que se le ministraran a la señora viuda de Uruchurtu cien dólares por pronto auxilio, a reserva de mayor ayuda cuando hubiera mas detalles de la aflictiva situación en que se encuentra la expresada familia.

Por todo lo expuesto y con vista de los documentos anteriores, a usted señor juez suplico se sirva dirigir atento oficio a uno de los jueces del estado civil de esta capital, para que con todas las formalidades de ley, extienda el acta de defunción del señor licenciado don Manuel R. Uruchurtu, y que proporcione a los deudos o a sus representantes, la o las copias certificadas que soliciten.

Es de justicia que pido con las protestas de ley.
México, junio 27 del 1912.
Emeterio de la Garza Jr.
Rúbrica.

El compareciente agregó: que el señor Uruchurtu era originario de Hermosillo, de 42 años, casado con la señora Gertrudis Caraza, abogado, con domicilio en esta ciudad en la 3ra. calle de Rosas Moreno número 73; hijo de los finados Mateo Uruchurtu y Mercedes Ramírez.

XIX
ELIZABETH, SU CONFESIÓN Y LA PROMESA CUMPLIDA

Mi nombre es Elizabeth Ramell Nye Darby. Tengo 130 años, de los cuales 49, he vivido en las profundidades del Océano Atlántico Norte. Mi casa es la cabina F33, la misma que me destinaron cuando zarpé en el Titanic, el miércoles 10 de abril de 1912, con el boleto número 29395. Por él, pagué 10 libras con 10 peniques. Ese mismo boleto aunque sea de segunda clase, por el solo hecho de ser una reliquia de lo poco que quedó del trasatlántico, ahora debe costar millones de libras. Soy entonces multimillonario, porque soy dueña de todas las cosas que se hundieron con el vapor. ¿Cuánto costaría en la subasta de Sotheby's el Renault 35 hp modelo 1912 que compró William Carter para pasear a sus novias en Nueva York? ¿Cuánto pagarían por la maravillosa pintura *La Circsasienne*, de Blondel, cuyo dueño, un militar sueco muy bien parecido, Hokan Bjornstrom-Steffanson, jamás se repuso por su pérdida? ¿En cuánto se subastaría la Torah con sus siete piezas de pergamino que pertenecía a Hersh L. Siebald? Aunque no entiendo hebreo o arameo, cuando hojeaba los pergaminos, pretendía que estaba leyendo, porque se aborda el tema del Antiguo Testamento, en especial del Génesis. ¿En cuánto se podrán evaluar cinco pianos Steinway que se hundieron con todo y sus respectivas 88 teclas blancas y negras de marfil? Por las noches escucho que tocan *Autumn*, mi *ragtime* preferido. En uno de estos pianos escondí, en el interior de la caja de resonancia, el ejemplar enjoyado de The *Rubáiyát* de Omar Khayyám, cuyas cubiertas están adornadas con 1 500 piedras preciosas montadas en oro. También está a la venta una de las tres hélices que se deprendió del Titanic, vendo todos los platos de los perros que viajaban en primera clase, vendo centenas de pares de zapatos de todas las tallas que permanecen enterrados en la arena, vendo la única muñeca que sobrevivió del

hundimiento, vendo el vestido que llevaba la actriz de cine Dorothy Gibson, durante el hundimiento, y que luego uso en la primera película *Saved from the Titanic*, que se presentó semanas después del siniestro, vendo el pequeño peine de carey con el que se peinaba sus bigotes el coronel Archibaldo Gracie, el último pasajero que dejara el Titanic, y quien muriera seis meses después, repitiendo como un loco nada más una frase: "we must get them into the boats", vendo la pintura *Woman on Divan* de Francis David Millet, el único pintor prestigioso que viajaba a Nueva York, para mostrar su nuevo proyecto de los murales para la remodelación de biblioteca pública de Massachusetts y por último, vendo el bastón que perteneció al diputado Manuel R. Uruchurtu, el único caballero mexicano que viajaba en primera clase. Tiene mango de plata con sus iniciales. Es muy bonito, pero sobre todo, muy significativo para mí. Todo esto es mío y lo quiero vender para ayudar a las viudas y huérfanos del Titanic. Aunque ya se murieron todos, allí están sus descendientes, que nunca han reclamado lo que alguna vez perteneció a sus antepasados. También quiero hacer un *garage sale*, con todos los vestidos de Edith Rosenbaum. Son preciosos. Tengo martas, estolas, manguitos en visón, muchos pares de guantes, zapatos forrados en satín, sacos de piel de chinchilla, camisones de seda, chalecos de terciopelo, sombreros con plumas de avestruz, pero sobre todo, tengo montañas de vestidos largos para fiestas formales, como la que se ofreció como última cena en el Titanic. ¿A quién le interesa comprar el uniforme, casi nuevo, que llevaba puesto el capitán Smith? Lo doy barato porque ya no tiene sus botones dorados, ésos se los comieron los tiburones. Yo lo vi. Uno de ellos hasta se atragantó con unas de esas bolitas doradas que tenían grabado el escudo de la empresa White Star Line. También vendo los cubiertos de plata y todas las vajillas de porcelana que pertenecían a los restaurantes de la primera clase. Aunque muchas de sus piezas se rompieron, a causa de la colisión, a lo largo de todos estos años en que he vivido entre las algas marínas, me he dado a la tarea de pegarlas con mucho esmero. ¿Quién quiere comprar los collares de perlas de la viuda de Astor con todo y su estuche de terciopelo color vino de *Cartier*? ¿A quién le interesa la colección de relojes de oro de bolsillo que pertenecía al Coronel Astor? Lo que también está a la venta, y a muy buen precio, son las raquetas de tenis de la marca A. G. Spalding. Por allí están enterradas 30 cajas de palos de golf, ésas las vendo a dos por una. Tengo muy buenos precios y son cosas que jamás se recuperaron, ni en 1985 cuando descubrieron los restos del Titanic. Sé que muy pronto y para festejar el primer siglo

del trasatlántico más lujoso del mundo, se pondrán a la venta algunos objetos, pero son cositas sin importancia: cucharitas de plata, un chaleco viejo, una llave que perteneció a uno de los *steward*, un menú de la primera clase y otras cosas más, pero sin valor. El otro día me enteré de que esta pequeña colección de vestigios tiene un valor de 189 millones de dólares. Mis objetos son indudablemente más importantes y a un precio mucho más accesible que los otros. ¿Quién se interesa en adquirir la bolsita de noche, tejida finamente en plata con armadura en oro blanco, que perteneció a la condesa de Rothes? Está on *sale*, y por el mismo precio, se incluye la polvera y la cajita de cigarros de oro con las iniciales de la condesa. Ahora bien, estoy consciente de que lo más valioso de todas mis pertenencias, tomando en cuenta la demanda que existe actualmente en todo el mundo, son las cuatro cajas de opio. Siempre me he preguntado ¿a quién habrán podido pertenecer estos cofrecitos en madera de cedro? ¿A Ismay? ¿Acaso no se decía que el director de la Star Line había llegado al Carpathia bajo los efectos de una droga? ¿A uno de los pasajeros lationamericanos, que viajaba en primera clase? O, ¿a un chino de los cinco que huyeron después del hundimiento? Quién sabe quién me dijo que la fortuna de la familia de John Jacob Astor IV se había hecho con el cultivo y el comercio del opio. Si así era, ¿quiere decir que el coronel Astor llevaba esas cajas para venderlas en Estados Unidos? No lo sabemos y no podemos juzgar. Aunque dicen que es la mejor droga para olvidar, juro que en todos estos años que he vivido bajo el mar, nunca he abierto ninguna de las cuatro cajas. No necesito de sus supuestos efectos “mágicos”. Yo produzco mi propia droga: son mis recuerdos, los buenos y los malos. Ésos son los que me hacen viajar ya sea al cielo, o al infierno.

De todas las cosas que poseo, solamente hay dos que jamás estarán a la venta: mi espejo mágico con mango de márfil que perteneció a la señora Astor, y el trompo de mi pequeño amigo, Douglas Spedden. La noche del hundimiento, yo vi cuando se le cayó a Douglas de la bolsa de su saquito de *tweed*. Por más que quise alcanzarlo, para entregárselo, no pude. Sus padres ya lo estaban esperando en la lancha salvavidas 3.

Yo, Sister Elizabeth Ramell Nye, dueña de los tesoros del Titanic, distinguida y aristócrata pasajera de segunda clase, emperatriz de los mares cubiertos con témpanos de hielo y capitana del trasatlántico más lujoso del mundo, hoy, después de cien años, ha llegado el momento de confesarme. ¿Dónde están los ocho eclesiásticos que viajaban en el Titanic? Los ocho. ¿Eran ocho el

mismo número de los músicos? ¡Eran ocho! Todos ellos viajaban en segunda clase. El más joven, de 27 años, se llamaba Juozas Montvila. Era de Lituania y estuvo preso por el gobierno ruso. Además de redactar los más bellos discursos, dibujaba ilustraciones en los periódicos más famosos de su país. El joven sacerdote, debía ocuparse de una parroquia en Estados Unidos. “Padre Montvila no me acuerdo por qué debo confesarme. No me acuerdo de mis pecados. No me acuerdo si cometí uno muy grave. ¿Por qué si no me acuerdo tengo tan presente el momento en que, en medio del caos del hundimiento, de pronto ante mis ojos se me apareció el bote salvavidas 11? ¿Por qué si no me acuerdo, tengo tan presente que en esa lancha estaba, entre nueve hombres y muchas mujeres, un caballero extranjero, con ojos de niño? Creo que en realidad se trataba de un ángel que quería salvarme. ¿Verdad, padre Montvila, que a veces Dios se vale de los ángeles terrenales para salvar a los que sufren? En esos momentos, en los que el bote salvavidas número 11 descendía lentamente por estribor, estaba desesperada. Yo sabía que era el último bote, por lo tanto la última oportunidad que tenía para salvarme. Yo sabía que si no me subía a él, moriría sin cumplir la misión que me habían asignado desde que era niña. En el preciso momento en que el bote estaba a la altura de la cubierta de segunda clase, y como si una fuerza celestial me lo ordenara, incliné todo mi cuerpo hacia afuera del buque, estiré los brazos y le supliqué que me cediera su lugar. “Mi marido y mi hijo, me esperan en Nueva York”, le mentí con el rostro cubierto de lágrimas. Con una mirada infinitamente bondadosa, de inmediato se puso de pie y me cedió su lugar. “Nada más le pido que cuando vaya a México, le cuente todo esto a mi mujer”. El episodio, padre, sucedió con tal rapidez que he llegado a preguntarme a veces si todo pasó como creo recordarlo. Si había 10 pasajeros hombres a bordo del bote salvavidas, ¿por qué nada más se paró el caballero extranjero para cederme su lugar? ¿Porque él era el elegido de nuestro señor Jesucristo para salvarme? ¿No sería lo contrario, es decir yo fui la elegida para que él salvara su alma? ¿Tuve que mentir para que los dos nos salváramos? Habría que decirle al Caballero del Titanic, que no se sienta culpable por haberme cedido el lugar, que lo que hizo fue un enorme gesto de caballerosidad y que muy pronto los dos resucitaremos entre los justos.

Yo, Elizabeth Ramell Nye, condesa de Darby, primera dama del Carpathia, embajadora de los mares del Atlántico y primer soldado del Ejército de Salvación, confieso que no estoy loca. Confieso que no he perdido la memoria y confieso que por mi culpa, el Caballero

del Titanic murió, se sacrificó por mí, a los 39 años, el 14 de abril de 1912.

Muchos años después del naufragio, cumplí con mi palabra y fui a ver a su madre y a su viuda. Ambas mujeres me perdonaron y me dijeron que gracias a Sister Elizabeth Ramell Nye, Reina de los arrepentidos, su hijo y su marido será recordado siempre como un verdadero héroe. Me dicen que pasará a la historia de su estado como un verdadero caballero y como un verdadero Soldado de la Salvación. En mi espejo me veo llegar primero a una ciudad muy bonita, se llama Xalapa; abrazo a la viuda vestida toda de negro; sus hijos también están vestidos todos de negro. A cada uno de ellos les pido perdón y dicen que sí con la cabeza. Tengo ganas de abrazarlos y de cantarles los himnos de la Salvation Army. Amparo, la más bonita, con su pelo largo, me mira y sonríe. Me lleva hacia el piano y toca el nocturno póstumo número 21. Veo a su madre cansada, como si estuviera enferma. Parece una anciana. Nos abrazamos, lloramos y recordamos al caballero más caballeroso de todos los caballeros. Me veo al lado de una mujer ya muy grande, es la madre del Caballero. Ella vive en el norte. Hasta allá llegué con todo y Revolución porque los Soldados del Ejército de Salvación somos capaces de todo con tal de dar consuelo al otro; somos capaces de atravesar el desierto, de enfrentar revueltas y de sobrevivir a hundimientos. Veo a la anciana y se me desata un enorme nudo en la garganta. Nos abrazamos, me dice que todas las tardes espera a su hijo sentada en la calle. Dice que va a regresar de un viaje muy largo. Que está en un barco muy bonito. Me enseña una tarjeta postal: “Mire, señorita, este es el barco, aquí es donde mi hijo dibujo la flecha. Mire qué bonito barco, qué elegante, así es mi hijo. El me escribió que cuando regresara de su viaje, me vendría a ver para contarme lo del barco. Por eso lo espero todas las tardes. Sé que va a venir porque me quiere mucho”. Tengo ganas de llorar, pero ya no puedo. Me trago mis lágrimas. No quiero que la anciana me vea triste. Le digo que su hijo es todo un caballero, que tiene un gran corazón y me dice que sí con la cabeza. Nos abrazamos como si las dos fuéramos Sisters.

Ya no quiero mirar mi espejo, no me gusta ver lo que veo porque son las escenas que más me duelen. Observo a la viuda del Caballero en la cama. Está muy enferma. Veo a un sacerdote a su lado, tiene una cruz entre las manos, veo a sus hijos arrodillados. Veo un calendario, y leo 27 de enero de 1916. Veo a un señor de chaleco, muy elegante, parece pasajero de la primera clase. Se llama Carlos Caraza y lo oigo decir: “ Hoy a las siete de la mañana falleció

de tuberculosis pulmonar crónica, mi prima, la señora Gertrudis Caraza Landero, viuda de Uruchurtu, de este origen y vecindad, a la edad de cuarenta y nueve años". Veo a Amparo, la que toca el piano, tiene 13 años. Está vestida de negro, con sus medias negras y sus zapatos de charol. La veo llorar y sufrir mucho, como si estuviera dentro de una pesadilla. Por mi culpa ahora está dos veces huérfana. Sus hermanos también lloran mucho y dicen: "No me quiero ir a vivir a Hermosillo, por favor no nos separen. Queremos vivir juntos todos los hermanos". Dios mío, perdóname por haber hecho sufrir tanto a esta familia.

Tomo mi espejo y lo rompo en añicos. Me miró multiplicada en cada pedacito. Arranco un pliego de papel de los grandes libros del capitán Smith y escribo " Perdón y gracias, Caballero del Titanic". Lo enrollo. Lo firmo con mi nombre. Meto el mensaje en una botella y dejo que se la lleve la marea. Lo mismo haré, con todas las botellas vacías que se hundieron con el trasatlántico.

Yo, Sister Elizabeth Ramell Nye, Reina de los Absueltos, Reina de los Resucitados y de los Justos, Reina de los botes salvavidas y Reina de los Caballeros, desaparezco para siempre a partir de este momento, a cien años del hundimiento del 14 de abril de 1912, en medio del Océano Atlántico Norte.

Epílogo
CIEN AÑOS DESPUÉS

Cien años después de su hundimiento, los restos del Titanic todavía descansan en el fondo del Océano Atlántico. Descender al fondo del mar y ver las ruinas de este enorme barco se convirtió en un sueño para los exploradores. Sin embargo, hay que decir que las búsquedas en el fondo del mar apenas comenzaron a hacerse con cierta regularidad una vez que se inventó el batiscafo, un pequeño submarino tripulado que puede llegar a grandes profundidades.

Al principio, el interés por hallar los restos del naufragio tenía que ver con el dinero. Los sobrevivientes, pero sobre todo los sobrevivientes ricos, comenzaron a reclamar a la White Star Line sus pertenencias. Estos ricos aseguraban haber viajado con joyas, fortunas y objetos de todo tipo, como el cuadro *La Circassiene* de M. J. Blondel, una foto dedicada por Giuseppe Garibaldi y hasta un ejemplar incrustado de joyas del *Rubaiyat* de Omar Khayyám. John B. Thayery y William Carter, que llevaban un Renault 16, en una bodega del barco, pidieron una indemnización de 5 mil dólares. También había un proyecto impulsado por los familiares de los Astor y los Guggenheim para intentar la recuperación de los cuerpos de sus familiares. Según estas familias, lo que se tenía que hacer era dinamitar los restos y subirlos por medio de una grúa. Evidentemente, estas familias no tenían ni la menor idea de lo que estaban diciendo. Stephen Spignesi, en su libro *The Titanic for Dummies* (John Wiley & Sons, 2012), dice que Charles A. Smith, un ingeniero de Denver que estaba impresionado con el hundimiento, planeaba ir a buscar el barco con grandes imanes eléctricos. Evidentemente, los inmensos restos romperían cualquier tipo de cable que pretendiera arrastrarlos hasta la costa.

Sin embargo, para llevar a cabo un plan tan disparatado como éste se requería que los exploradores supieran en dónde habían quedado los restos. Y eso era precisamente lo que no sabían, pues

donde el Titanic se hundió no había ninguna referencia. Los contemporáneos de la tragedia ni siquiera se imaginaban que debajo de ese mar había una gran cordillera. Eso, sin contar con que los testimonios estaban llenos de contradicciones. Si el Titanic se hubiera hundido cerca de la costa, habría quedado a una profundidad de 150 metros bajo el nivel del mar, aproximadamente. Aun así hubiera sido difícil ubicarlo, pues se habrían requerido buques y un gran equipo de buzos y escafandras.

A pesar de que ni siquiera se sabía con exactitud el lugar en que estaban los restos del barco, ya había muchísimos exploradores dispuestos a poner en práctica todo tipo de ideas. Unos decían que se podía llenar el barco con pelotitas de tenis para hacerlo flotar, otros pensaban que si le ponían bolsas con un líquido más ligero que el agua, podían poner a flote esa estructura de 46 mil toneladas. En enero de 1960, Jacques Picard y Don Walsh lograron bajar en un minisubmarino al lugar más profundo del mar, la fosa mariana, al norte de Australia. Nadie ha repetido la hazaña de llegar a los 11 mil metros bajo el mar. Desde entonces, se comenzó a pensar que ya no había ningún obstáculo para encontrar los restos del Titanic.

Fue entonces que un millonario excéntirico, llamado Jack Grimm, organizó una expedición con el fin de encontrar, ahora sí, los restos del Titanic. Dice Stephen Spignesi, en su libro, que este petrolero texano reunió oceanógrafos y científicos de la Universidad de Columbia para su expedición. Ya antes, Grimm había intentado buscar el monstruo del lago Ness, al Hombre de las Nieves en Nepal y el Arca de Noé, en Turquía. La verdad es que este millonario tenía mucha confianza en su proyecto, pues según él, cuando estuvo en Turquía sí había encontrado una parte del Arca de Noé, una pequeña astilla que siempre llevaba en su cartera. Era el año de 1980 cuando Grimm salió rumbo al Mar del Norte, con uno de los buques más modernos, equipado con un sonar y un magnetómetro capaces de encontrar grandes cuerpos metálicos en el fondo del mar. Además llevaba una cámara submarina que le permitiría filmar su hallazgo. Entre su equipo se encontraba un novelista, William Hoffman, quien acompañó a Grimm en este proyecto y que, poco después, publicó su libro con los detalles del viaje. En su novela, Hoffman contaba que Grimm quería llevar un chimpancé amaestrado a la expedición. ¿Para qué? Nada más para que, frente a la prensa internacional, señalara en un mapa el punto exacto en donde estaba el Titanic. Nada más que los científicos del barco se opusieron a llevar a un pobre chimpancé en la expedición. En esa

ocasión, la expedición de Grimm fracasó. Eran tantas sus ganas de notoriedad que Grimm le dijo a los periódicos que no había fracasado, sino que había encontrado con sus aparatos 14 objetos que podrían ser tan grandes como el Titanic. Así que al año siguiente volvió a intentarlo, y buscó los 14 "objetos" en el fondo del mar. Todos resultaron ser montañas marítimas. Dicen que Grimm se desesperó y mandó tomar todas las fotos posibles del fondo del mar... Entonces fue cuando vio que en una de ellas había una hélice. Si se le ponía mucha imaginación se podía ver una hélice del Titanic... Ninguno de los científicos de su equipo quiso respaldar su "hallazgo", pero a Grimm no le importó nada, y cuando llegó a Estados Unidos, anunció que había descubierto el Titanic, sin pruebas, sin fotos, sin objetos que lo demostraran, sin respaldo científico, pero sí contaba con su imaginación y su histrionismo. Grimm murió poco después, pero todavía hasta el final decía: "Nadie me podrá quitar el honor del descubrimiento del Titanic, ¡yo lo descubrí!".

Ahora hablemos de quien sí descubrió el Titanic, del doctor Robert Duane Ballard, géologo submarino del Woods Hole Oceanographic Institute. Para seguir los pasos del descubrimiento del Titanic, seguiremos a Lisa Yount, quien en su libro *Robert Ballard: Explorer and Undersea Archaeologist* (Chelsea House, 2009), dice que este extraordinario científico soñaba con explorar el fondo del mar desde que leyó *20 mil leguas de viaje submarino*, de Julio Verne. Ballard nació en Kansas, en 1942, pero pasó su niñez en San Diego, en donde escuchó historias de los marinos y pilotos que participaron en la guerra. Desde entonces, leyó muchas historias acerca del Titanic. Es cierto que este barco no fue una obsesión, dijo muchos años después, cuando ya era un oceanógrafo distinguido; se dio cuenta de que el Titanic llamaba fuertemente la atención de la gente alrededor del mundo, así que creyó que podría obtener muchos patrocinios. ¿A quién no le gustaría saber dónde están exactamente los restos del Titanic y en qué condiciones se podrían encontrar? El primer apoyo que consigió Ballard fue el del Instituto Francés de Investigación para la Explotación del Mar (Ifremer). La Marina de Estados Unidos también participó aunque, en realidad, lo que más le interesaba a este gobierno era que Ballard podía hallar dos submarinos nucleares que estaban muy cerca del lugar en donde se hundió el Titanic. Ballard consiguió el batiscafo Alvin que podía bajar hasta 4 mil 500 metros bajo mar; Argo, una cámara remolcable; y Alvin, un mini robot submarino con cámaras y luces, que se ataba al Alvin.

A bordo de Le Suroit, un barco del Ifremer, Ballard se lanzó al mar con la convicción de no repetir los errores de Grimm. Comenzó a buscar al norte del lugar en el que se encontraba el Carpathia en el momento en que reportó los botes. Durante mes y medio, el barco de Ballard dio vueltas por la zona sin localizar nada. Una cosa que le preocupaba a Ballard era que los restos del Titanic hubieran sido sepultados por algún deslizamiento submarino, pues casualmente, el Titanic se hundió al pie de una gran pared marina de la que bien pudieron haber caído grandes piedras o lodo sobre él. El equipo de Ballard ya estaba desanimado, pues nada más faltaban dos semanas más para terminar la expedición y el Titanic no daba muestras de aparecer. Un día, cuando ya estaban a punto de darse por vencidos, en una de las fotografías apareció una gran caldera. Cuando la vieron, era la una de la mañana con cinco minutos del primero de septiembre de 1985. Ahí, debajo de ellos, a 3 mil 810 metros estaba el Titanic. Veamos cómo narra Lisa Yount este momento:

"Carentes de la tradicional champaña, el equipo brindó su éxito en copas de Mateus, un espumoso vino rosado que habían comprado en las Azores. Entonces, alrededor de las dos de la mañana, el humor jubiloso del grupo de repente se volvió sombrío. Se dieron cuenta de que la habían redescubierto a casi la misma hora en la que el barco se había hundido: reportes del desastre decían que el revestimiento del Titanic había desaparecido bajo las olas a las 2:20 am. Este pensamiento recordó al grupo que el sitio del Titanic era esencialmente un cementerio".

Ballard se dio cuenta de que no había de otra: si esa caldera de 57 toneladas estaba fuera del barco, quería decir que el Titanic tenía una rotura importante... Más adelante, encontraron la proa, la cual se veía todavía imponente, pero por otra parte, la popa estaba destrozada. Nada más uno de los sobrevivientes, Jack Thayer, hizo dibujos en los que se veía que el buque se había partido en dos…

Naturalmente, Ballard se convirtió en todo un personaje. Gracias a sus éxitos, no le costó nada de trabajo volver al año siguiente a explorar el Titanic. De esta manera, el 13 de julio de 1986, Ballard pudo bajar al Titanic y ver de cerca cada una de las partes del barco. Entonces descubrió una gran cantidad de cosas: se dio cuenta de que a lo largo del barco se habían formado "estalactitas", pero hechas de óxido; vio que en el puente de mando ya nada más quedaba el telemotor de bronce; también descubrió que aún estaba el mástil desde donde se había visto el iceberg. Finalmente, se asomaron por las ventanas de los cuartos de primera clase y vieron

pianos, chimeneas, sillas, camas y lámparas.

Gracias a su expedición, se pudo descubrir que el barco en realidad se rompió en tres partes: tuvo dos rupturas en las partes más sensibles. Primero cayó al fondo del mar la parte delantera a 40 kilómetros por hora. Según Ballard, esta parte estaba llena de agua por lo que el golpe final no fue tan violento. Todo lo contrario pasó con la parte posterior, pues no se había inundado por dentro, lo que quiere decir que en el momento de caer hizo implosión y eso lo deshizo casi completamente. Además, hay que pensar que cuando el Titanic se hundió, las calderas tenían una temperatura infernal, así que es muy probable que al tocar el mar, haya explotado con una fuerza terrible. Entonces todos los objetos que estaban en el Titanic comenzaron a caer como una lluvia. Dice Lisa Yount que Ballard vio vajillas, bañeras, camas, las bancas de bronce que estaban en la cubierta y hasta una muñeca. Por suerte, Ballard no vio restos humanos, pero vio zapatos por todos lados. “Eso me recordó —dijo Ballard— que ese lugar era ante todo un gran cementerio humano”.

Robert Ballard hizo un tercer viaje al Titanic. En esa última ocasión, descendió sobre el techo en donde estuvo un día la gran cúpula de cristal y la escalinata de la primera clase. Entonces, Ballard tomó a Jason Junior, una pequeña cámara de control remoto, y la mandó a explorar el interior de la nave. Los fantasmas del Titanic seguramente se sorprendieron de ver pasar a Jason Junior por los pasillos vacíos. Gracias a sus fotos, el mundo pudo ver la pálida copia del lujo de este barco. Lo más sorprendente para Ballard fue descubrir que allá abajo, a la mitad de un gran salón, todavía hay un candelabro colgando como hace cien años.

Hay que decir que a lo largo de sus doce visitas al Titanic, Ballard no tocó nada, pues para él este sitio era un santuario. Quería que estas ruinas se preservaran para las generaciones futuras. No es exagerado decir que cuando se divulgaron las imágenes del Titanic, el mundo entero se conmovió, de ahí que el Congreso de Estados Unidos votara una Ley que buscaba preservar los restos de este “santuario marino”. Lo malo es que entonces se despertó una verdadera fiebre por visitar el Titanic, expediciones y expediciones fueron y vinieron, llenas de objetos que recogían en el fondo del mar. Lo peor de todo es que Ballard también cedió a esta fiebre y regresó después, pero ahora sí con la intención de bajar y recoger objetos. Ballard formó parte de la “RSM Titanic Inc.”, bajó al barco con una máquina con la que recogió cientos de objetos. En la revista *Archaeology* de enero de 2001, se cuenta que una de las

sobrevivientes, Eva Hart, dijo que extraer objetos de una tumba masiva del mar sólo para ganar dinero demostraba “una terrible insensibilidad”. Eva Hart tenía sólo siete años cuando se hundió el Titanic, prácticamente toda su vida había estado marcada por el naufragio. De ahí que fuera tan enfática en sus palabras: “Debe dejarse tranquila esta sepultura. Si la tocan, lo harán como cazadores de fortuna, como piratas, como buitres”.

Hay que decir que el descubrimiento del Titanic fue útil para la ciencia. Algunos de los objetos recuperados fueron restaurados con las técnicas más modernas en laboratorios de Francia. Era tanto el interés en estos objetos que, incluso, se logró quitar el óxido a muchas piezas metálicas. De esta manera se recuperaron los cubiertos del barco, el megáfono del capitán y hasta los silbatos del barco. Gracias a toda esta tecnología, los inmensos silbatos del barco se restauraron y volvieron a sonar en 1999. Durante diez segundos, se volvió a escuchar la voz del Titanic, como si fuera la voz de un resucitado. Gracias a estos laboratorios, se pudieron rescatar billetes de banco, naipes y hasta tarjetas postales que llevaban casi 80 años en el fondo del mar.

Lo último que hay que decir del Titanic es una buena noticia. Cuando los microbiólogos se encontraron con muchos de los restos del barco, se dieron cuenta de que unas bacterias marinas estaban corroyendo el metal. Esas bacterias viven del hidrógeno y del azufre. Son bacterias que respiran sulfatos y que comen hierro y acero. ¿Qué tiene esto de importante? Pues que con estas bacterias que no necesitan del oxígeno, quizás dentro de algunos años se podrán colonizar otros planetas. Y todo esto, gracias a la curiosidad que despierta el Titanic.

Agradecimientos

Agradezco infinitamente a las siguientes personas que se subieron al mismo barco que yo, pero que, a diferencia del Titanic, llegó a buen puerto. En primer lugar, Pável Granados, Sergio Almazán, Patrice Bougarde, Jan M. Pohlenz, Antonia García López y el doctor Enrique Golbard, quienes colaboraron con la investigación, información y redacción de textos.

También agradezco el profesionalismo de la traductora Ana Marimón, quien hizo las versiones en español de fragmentos de las obras citadas y el apoyo de Patricia Mazón.

Agradezco la paciencia de Justa Alatorre y de Sosi Alatorre, de Cristina Martínez y Ernesto Rojas. A Melissa Rico, mi asistente, le agradezco sus transcripciones y la eficiente coordinación de citas y encuentros con el equipo que colaboró en este libro.

Mi gratitud a quienes me proporcionaron libros sobre el Titanic: el doctor Manuel Spindel, Ninfa Cantú, la doctora Marina Castañeda, Alejandra Frausto, Pedro Hoth y Miguel García Taramona.

Fue muy importante la colaboración del escritor y conductor de History Channel, Jorge Luis Sucksdorf, quien me proporcionó la información de los pasajeros latinoamericanos del Titanic.

Gracias a la familia del "Caballero del Titanic", de manera muy especial a sus sobrinos Alejandro Gárate Uruchurtu, Antonio Uruchurtu y Carmen García Rendón. Sin olvidar, naturalmente, a Marisa Moolick y Armando Quintero, familiares de Gertrudis Caraza, la viuda de Manuel R. Uruchurtu.

Sin duda, Lolita Antoni, Lu Septién Antoni, María Antoni y Tomás Antoni, fueron para mí una gran inspiración.

Un agradecimiento especial al licenciado Hegel Cortés, director del Registro civil, por su indispensable ayuda en relación a los documentos de Manuel R. Uruchurtu y Gertrudis Caraza.

Finalmente, quiero manifestar un agradecimiento especial a

Fernando del Paso, por la gran inspiración y porque usé el formato de su maravillosa novela, *Noticias del Imperio*, para darle forma al monólogo de Elizabeth Ramel Nye. Y a la Encyclopedia Titanica, invaluable y maravilloso acervo, indispensable para la culminación de este libro.

Fuentes consultadas

Para escribir *El caballero del Titanic* se usaron todo tipo de fuentes. Pero en primer lugar quiero hacer mención de la indispensable Encyclopedia Titanica, que es la fuente más importante de toda la información disponible acerca de este legendario barco: http://www.encyclopedia-titanica.org/

Además de la infaltable Wikipedia, la cual consulté en inglés, francés y español, especialmente en todo lo referente a las palabras: "Titanic", "Capitan Smith", "Nostrom", "Carpathia", "Cherburgo" y "Lightoller", también consulté el magnífico archivo en línea de periódicos: https://paperofrecord.hypernet.ca/default.asp

Se consultó también el *The Folkestone Herald* del 4 de mayo de 1912, en el que se habla de Elizabeth Nye. Consulté el "Relato inédito del Titanic" en el diario *La Vanguardia* del 14 de abril de 1998 http://hemeroteca.lavanguardia.com/preview/2000/03/16/pagina-27/33835425/pdf. html?search = titanic

Para los puertos de donde partió el *Titanic* revisé la Enciclopedia de La Mancha, http://www.wikimanche.fr/Accueil y la página de preguntas http://wiki.answers.com/&forcache = 1

Uno de los documentos fundamentales, fue la entrevista a Edith Rosenbaum, uno de los pasajeros más interesantes del *Titanic*. Los datos se encuentran en la página del escritor Charles Pellegrino: http://www. charlespellegrino.com/passengers/edith_russell.htm

Asimismo, fueron fundamentales dos páginas, "El Sitio del Titanic" http://titanic.pagesperso-orange.fr/ y la "Cronología de un naufragio" http://titanic.pagesperso-orange.fr/page9.htm

Finalmente, las siguientes páginas me sirvieron para recopilar datos técnicos sobre el Titanic, así como la información referente a su descubrimiento:

"Interesting facts" http://www.titanicstory.com/interest.htm,

"L'Épave du *Titanic"*, http://titanic.pagesperso-orange.fr/page10.htm,

‘Technical facts about *Titanic”*, http://www.titanic-whitestarships. com/MGY_Tech_Facts.htm,

“Shipyard workers 1912”, http://www.nmni.com/Titanic/ Home/ People-(1)/Shipyard-workers-1912.aspx,

“Life of the shipyard workers”, http://www.nmni.com/Titanic/ Home/Learning/Life-for-the-Shipyard-workers.aspx,

“Titanic facts: Everything you ever wanted to know about the RMS Titanic”, http://www.titanic-nautical.com/titanic-facts.html,

“Expedición al *Titanic* 2010”, http:// forotitanic.mforos.com/1998740/9782269-expedition-al-titanic-2010/

“Subasta de objetos relacionados con el hundimiento del Titanic”, http://www.elpais.com/articulo/cultura/220/objetos/ relacionados/hundimiento/Titanic/subasta,

Entre las obras de consulta, debo mencionar la *Guía Michelin de Londres, Fashion World Magazine, Terrible Beauty: A cultural history of the Twentieth Century*, el curso Larousse de Literatura Francesa del siglo XX, la revista *La ilustración francesa* y la *Historia de España*, de Espasa Calpe.

Además de los libros mencionados explícitamente en el texto, debo de mencionar los siguientes:

Archbold, Rick, y Dana McCauley, *Last Dinner on the Titanic*, prólogo de Walter Lord, asesoría histórica de Don Lynch; New York, Madison Press Books, 1997, 144 pp.

Ballard, Robert D. *À la découverte du Titanic*, Toronto, Editions Glénat, 1987.

Bisset, Sir James, *Tramps and ladies: My early years in steamers*. Londres, Criterion Books, 1959, pp. 334.

Boyd-Smith, Peter, *Titanic from Rare Historical Reports*, 4ª ed. Southampton, Inglaterra; Steamship Publications, 1998, 246 pp.

Cirlot, Juan Eduardo, *Diccionario de símbolos*, 14ª ed. s.l., Siruela, 2010, 524 pp.

Conrad, Joseph. *El Titanic*, trad. de Carlos García Simón. México, Gadir, 2011, 100 pp.

Enzensberger, Hans Magnus, *El hundimiento del Titanic*, trad. de Heberto Padilla; Barcelona, Anagrama, 1986, 102 pp.

Hansen, Erik Fosnes, *Psalm at Journey's End*, traducción al inglés de Joan Tate; Londres, Vintage, 1998, 374 pp.

Hines, Stephen W., *Titanic. One Newspaper, Seven Days, and the Truth That Shocked the World*, Naperville; Illinois, Cumberland House, 2011, 258 pp.

Hutchings, David F. *RMS Titanic 75 years of Legend*, Kingfisher Railway Productions, 1987.

Juan Mendoza, María del Rosario, *Españoles en Xalapa. Migración e inserción en la sociedad xalapeña*, El Colegio de Michoacán, 2009.

Léonforte, Pierre, y Éric Pujalet-Plaà, *100 baúles de leyenda Louis Vuitton;* Madrid, El Viso, 2011, 496 pp.

Lynch, Don, *El Titanic, una historia ilustrada*, Grijalbo, 1993.

Maltin, Tim, y Eloise Aston, *101 Things You Thought You Knew About the Titanic... but Didn't!*, New York, Penguin Books, 2010, 304 pp.

Matsen, Brad, *Titanic's Last Secrets. The Further Adventures of Shadow Divers John Chatterton and Richie Kohler*, New York, Twelve, 2008, 328 pp.

Montluçon, Jacques, y Noel Lacoudre, *Les objets du Titanic, la mémoire des abîmes*, Association pour le développement du

mécénat basé sur l'innovation et la technologie, 1989.
Novarino, Albert (compilador), *Cent poèmes de la mer*, s.l., Omnibus, 2005, 216 pp.
Rosas, Alejandro, *Cartas desde el Atlántico. El Titanic y la revolución mexicana*, Grijalbo, México, 2007, 270 pp.
Tello Díaz, Carlos, *El exilio: un relato de familia*, 7ª ed. Cal y Arena, México, 1994, 484 pp.
Wilson, Frances, *How to Survive the Titanic or The Sinking of J. Bruce Ismay*. New York, Harper, 2011. 332 pp.

Finalmente, aproveché la información de los videos *The Titanic* (1994) *Titanic: Anatomía de un desastre* (1998), producido por Discovery Channel y *Les secrets du Titanic* (1997), producido por National Geographic.

Y los valiosos archivos de la familia Gárate Uruchurtu y de la familia Caraza.

VI. México, 1912

[1] Nota aparecida en *El Diario del Hogar*, 8 de octubre de 1907, p. 17.

[2] Isabel Tovar de Teresa, "Pioneras del feminismo", en *Revista Relatos e Historias en México*, año IV (enero 2012), núm. 41, p. 34.

[3] Carmen Romero Rubio, *La Mujer Mexicana*, t. I (agosto 1 de 1904), núm. 8, s.p. Carmen Romero Rubio, esposa de Porfirio Díaz, fue uno de los modelos a seguir, debido a que representaba valores; según la publicación *La Mujer Mexicana*, ella debía regir el ideal femenino.

[4] Alejandro Rosas Robles, "Los diarios espiritistas de Francisco I. Madero", en *Letras Libres* (febrero 1999), núm. 2, p. 10.

[5] José Vasconcelos, *Breve historia de México*, México, Trillas, 2007, p. 123.

[6] Julieta Ortiz Gaytán, *Historia de la vida cotidiana en México*, vol. 5, El Colegio de México-FCE, México, 2006, p. 123.

[7] *El libro rojo, continuación*, vol. I, coord. Gerardo Villadelángel, Fondo de Cultura Económica, México, 2008.

XV. Elizabeth, su carta y el Carpathia

[*] El recuento de Edith Rosenbaum es un fragmento editado de una entrevista hecha a la pasajera de primera clase y la primera corresponsal de guerra que existió en Estados Unidos. De todos los pasajeros sobrevivientes, Rosenbaum era la más consultada a propósito del hundimiento, para entrevistas, programas de televisión y radio. Los medios de comunicación la consideraban el testigo más fidedigno por su profesionalismo y por su ética personal. Tan es así que actuó como protagonista en la película *Una noche para recordar*, basada en el libro de Walter Lord y dirigida por Roy Ward Baker. Ella interpretaba el papel que vivió durante la tragedia, es decir, el suyo.

XVI. Ismay, el caballero patán

[8] Nombre en clave de J. Bruce Ismay (Ismay invertido).

[9] Joseph Conrad, *El Titanic*. Gadir.

[10] Frances Wilson, *How to survive the Titanic*, Harper, 2011.

[11] *The History Channel website*, consultado en www.history.com/topics/titanic (25/01/2012).

[12] Tim Maltin, *101 things you thought you knew about the Titanic*, Penguin, 2010.

[13] Joseph Conrad. *El Titanic*. Gadir.

[14] Encyclopedia Titanica 1996-2012, y terceras partes (www.encyclopediatitanica.org).

[15] *Ibidem.*

[16] *Ibidem.*

[17] *Ibidem.*

[18] *Ibidem.*

[19] Tim Maltin, *101 things you thought you knew about the Titanic*, Penguin, 2010.

[20] *Ibidem.*

[21] Frances Wilson, *How to survive the Titanic*, Harper, 2011.

[22] *Irish Idependent*, 9 de julio de 2004.